

Projekte

P0101	Strategischer Sektor «Umgebung des Bahnhofs Freiburg»	P0210	Zusammenlegung der Abwasserreinigung in einer begrenzten Anzahl bestehender Abwasserreinigungsanlagen
P0102	Strategischer Sektor «Autobahnausfahrt Freiburg Süd»	P0211	Zusammenlegung der Abwasserreinigung in der Abwasserreinigungsanlage Murten
P0103	Strategischer Sektor «Marly Innovation Center (MIC) und Pré aux Moines»	P0301	Biomassenzentrum und Energiepark Galmiz
P0104	Strategischer Sektor «Birch und Bahnhof»	P0302	Verdichtung der Arbeitszone in Givisiez
P0105	Strategischer Sektor «Planchy»	P0303	Tiefengeothermieanlage in der Agglomeration
P0106	Strategischer Sektor «Löwenberg»	P0304	Wasserkraftanlage «Schiffenen-Murten»
P0107	Strategischer Sektor «Rose de la Broye»	P0305	Windenergie-Standort «Collines de la Sonnaz»
P0108	Strategischer Sektor «En Raboud und La Maillarde»	P0306	Windenergie-Standort «Côte du Glâne»
P0109	Strategischer Sektor «Pra-de-Plan und Dally»	P0307	Windenergie-Standort «Massif du Gibloux»
P0201	Sanierung der ehemaligen Deponie La Pila	P0308	Windenergie-Standort «Monts de Vuisternens»
P0202	Deponie des Typs B «La Côte» in Les Montets	P0309	Windenergie-Standort «Schwyberg»
P0203	Deponie des Typs B «Chalet Delez» in Montagny	P0310	Windenergie-Standort «Autour de l'Esserta»
P0204	Deponie des Typs B «Cornatze» in Wallenried	P0311	Windenergie-Standort «Surpierre-Cheiry»
P0205	Deponie des Typs B «La Croix» in Montet (Glane) und Chavannes-sur-Moudon (VD)	P0401	Eisenbahnprojekte
P0206	Deponie des Typs B «Wolperwil» in St. Ursen	P0402	Modernisierung und Verlegung des Bahnhofs Bossonnens
P0207	Deponie des Typs B «Sur le Mont» in Ménières	P0403	Logistikzentrum im Sektor «La Guérite»
P0208	Deponie des Typs B «Cheseau-Levrat» in Hauteville	P0404	Zu prüfende Umfahrungsstrassenprojekte
P0209	Deponie des Typs D «Châtillon» in Hauterive	P0405	Verbindungsstrasse Marly–Matran
		P0406	Umfahrungsstrasse Düdingen

P0407	Verbindung Birch–Luggiwil	P0704	Neugestaltung Sektor Bahnhof Estavayer-le-Lac
P0408	Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum und Zufahrt Freiburger Spital (HFR-Freiburg)	P0705	Neugestaltung Sektor Bahnhof Châtel-Saint-Denis
P0409	Autobahnanschluss Matran	P0706	Neugestaltung Sektor Bahnhof Givisiez
P0501	Mountainbike-Farm Hapfere Plaffeien	P0707	Neugestaltung des Sektors Bahnhof Chénens
P0502	Erweiterung des Skigebiets, der MTB-Strecken und Klettersteige von Moléson-sur-Gruyères	P0708	Überdeckung Chamblieux
P0503	Entwicklung Skigebiet Schwarzsee	P0709	Verdichtung und Aufwertung der Agy-Ebene
P0504	Entwicklung der Sommerinfrastruktur in La Berra und Verbesserung der Verbindung zwischen La Berra und Plan des gouilles	P0801	Regionales Sportzentrum von Estavayer-le-Lac
P0505	Unterkünfte und Aktivitäten während den 4 Jahreszeiten in Vounetz	P0802	Erweiterung Sportanlagen Gurmels
P0506	Entwicklung in Les Paccots und Rathvel des Beherbergungsangebots und der Aktivitäten für alle Jahreszeiten	P0803	Museum für zeitgenössische Kunst (MAC) Middel
P0507	Entwicklung des Standortes Jaun / Gastlosen	P0901	Hochwasserschutz und Revitalisierung der Kleinen Glane
P0508	Zentrum Schwarzsee	P0902	Revitalisierung der Biorde
P0509	Touristische Entwicklung Raum Bad Schwarzsee	P0903	Gewässerentwicklungskonzept (GEK Sense 21)
P0510	Aufwertung des Greyerzersees	P0904	Hochwasserschutz und Revitalisierung des Grossen Moores
P0511	Aufwertung des Mont-Vully	P1001	Zentrum für Gemüseproduktion und –verarbeitung im Seeland
P0512	Ausbau des Papillorama		
P0601	Agglomerationsprogramm der Agglomeration Freiburg		
P0602	Agglomerationsprogramm der Agglomeration Mobul		
P0701	Aufwertung des Bourg-Quartiers		
P0702	Neugestaltung des Sektors des Bahnhofs Freiburg		
P0703	Neugestaltung Sektor Bahnhof Bulle		

P0101

Strategischer Sektor «Umgebung des Bahnhofs Freiburg»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Siedlungsgebiet

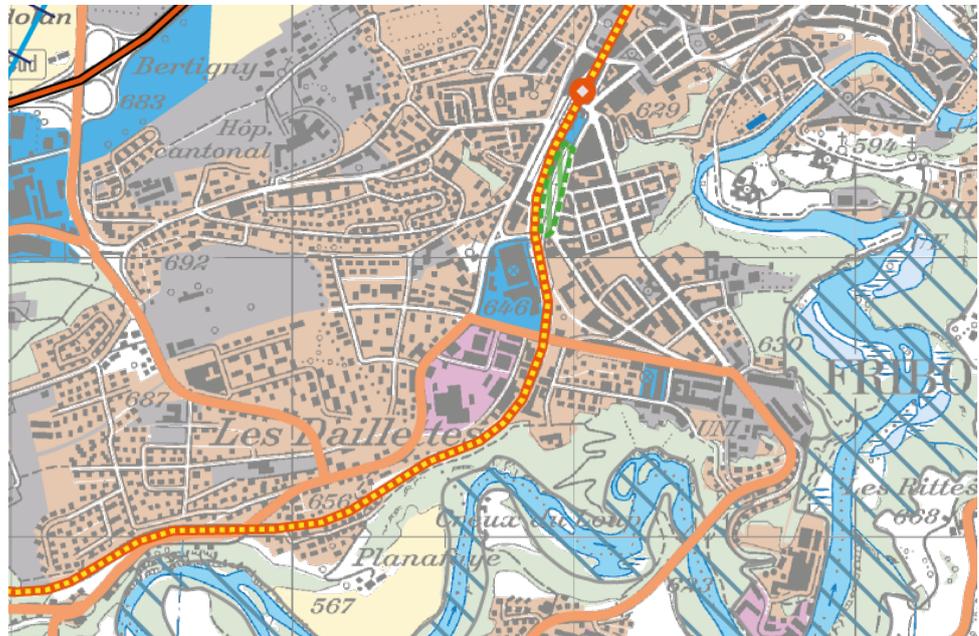
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Freiburg

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Freiburg

Staat Freiburg



Strategischer Sektor: bestehende Zonen

Strategischer Sektor: geplante Zonen

1. Projektbeschreibung

Der Sektor «Umgebung des Bahnhofs Freiburg» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Kantonszentrum, auf der Achse Marly-Pérolles, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Freiburg, des wichtigsten Bahnknotenpunkts des Kantons, der am nationalen Netz der grossen Eisenbahnlinien und an den Regional-expressnetzen Fribourg / Freiburg und S-Bahn Bern angeschlossen ist und bei dem die wichtigsten Linien des Stadtbusnetzes und des Regionalbusnetzes zusammenkommen. Aufgrund des urbanen Charakters des Sektors wird die Durchmischung in der Nähe der Autobahnausfahrt bewilligt.

Der strategische Sektor umfasst bereits zugeordnete und erschlossene Flächen von ein wenig mehr als 6 ha. Die gesamte legalisierte Fläche wird genutzt, weist jedoch ein Verdichtungs- und Aufwertungspotenzial auf. Dieser strategische Sektor umfasst mehrere Standorte:

- › Der Standort BlueFactory, angesiedelt auf dem Gelände der ehemaligen Brauerei Cardinal (die 2011 geschlossen wurde), gehört mehrheitlich der BlueFactory Fribourg-Freiburg AG (Gesellschaft, deren einzige Aktionäre die Stadt Freiburg und der Staat Freiburg sind). Dieser Standort ist für die Schaffung eines Technologieparks bestimmt, der Start-ups, lokale kleinere und mittlere Unternehmen, ausländische Firmen, Dienstleistungen für wachsende Unternehmen, Forschungs-

und Unterrichtszentren, Inkubatoren, aber auch städtische Funktionen wie Geschäfte, Restaurants, kulturelle oder künstlerische Projekte sowie experimentelle Wohnungen ohne Autos im Zusammenhang mit den am Standort vorgesehenen Lehr- und Forschungstätigkeiten beherbergen soll. Die Aufwertung der Passage du Cardinal ist geplant, was zu sicheren und attraktiven Bedingungen für den Langsamverkehr beitragen soll.

› Siehe Projektblatt «Neugestaltung des Sektors Bahnhof Freiburg»

- › Der Standort Alter Bahnhof ist teilweise betroffen. Darauf ist eine Erweiterung von 1.5 ha im Südwesten des Bahnhofs geplant, sowie der Bau eines 19-stöckigen Turms, der für Aktivitäten mit hoher Wertschöpfung bestimmt ist, eines Park&Ride und einer Velostation. Im Südwesten des Bahnhofs ist eine Erweiterung von rund 1 ha geplant, der zum Bahnbereich gehört.

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen» und «Bewirtschaftung der Arbeitszonen»

Die geplante Erweiterung befindet sich innerhalb des Siedlungsgebiets und ist in deren ausgewiesenen Flächenangaben und Ziffern berücksichtigt. Sie ist der Perimeter, in dem eine Einzonung geprüft werden kann, diese muss jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und Bewirtschaftung erfolgen.

2. Stand der Arbeiten

Für den Standort BlueFactory wurde eine tripartite Arbeitsgruppe Stadt - Kanton - ETHL im Sommer 2011 beauftragt, die groben Züge dieses Projekts festzulegen. Die Arbeitsgruppe brachte den Vorschlag, das erste 2000-Watt-Innovationsquartier in der Schweiz zu bauen. Ein Ideenwettbewerb wurde durchgeführt und ein Masterplan erstellt, auf deren Grundlage ein kantonaler Nutzungsplan durch den Kanton erarbeitet wird.

3. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › er liegt fast vollständig in legalisierten Zonen;
- › er wurde im Agglomerationsprogramm Freiburg als strategischer Agglomerationsstandort bestimmt;
- › die zentrale Lage im Verhältnis zur Stadt und Agglomeration;
- › die unmittelbare Nähe zum Bahnhof Freiburg;
- › er ist integraler Bestandteil eines sich rasch entwickelnden Sektors;
- › er besitzt die beste öffentliche Verkehrserschliessung im Kanton Freiburg;
- › der Zugang zum Langsamverkehr, durch ein System von E-Bikes in

Selbstbedienung, Veloparkplätzen sowie ein dichtes Netz an Fussgänger- und Velo-Verbindungen, ist gewährleistet;

- › die geplante Langsamverkehrsverbindung entlang der ehemaligen Güterbahngleise (grüne Strecke) in Richtung Pérolles;
- › er ist im Projekt für eine starke Langsamverkehrsverbindung, der «Transagglo» der Agglomeration, integriert.

4. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Bei Einzonungen oder Verdichtungen zu berücksichtigende Einschränkungen

Folgende grösseren Einschränkungen wurden festgestellt:

- › es ist ein geschütztes industrielles Erbe vorhanden;
- › das ISOS muss bei den Prüfungen zwingend miteinbezogen werden;
- › die Lärmproblematik (Eisenbahn und Kantonsstrasse) ist anzugehen;
- › es bestehen belastete Standorte, vor allem auf bereits bebauten Grundstücken;
- › Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs für den Pendlerverkehr.



P0102

Strategischer Sektor «Autobahnausfahrt Freiburg Süd»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

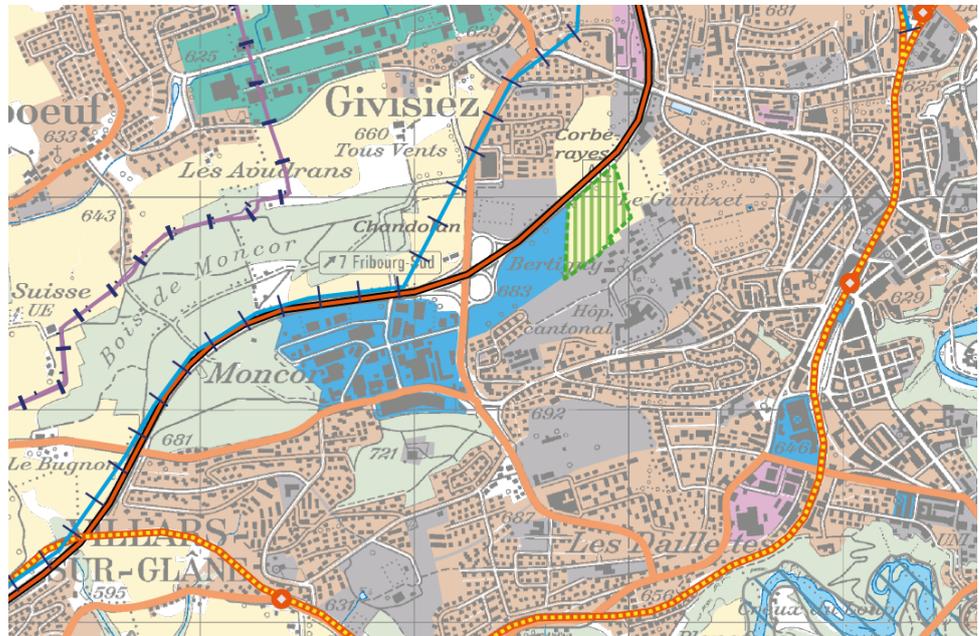
DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Fruchtfolgeflächen

Siedlungsgebiet



Strategischer Sektor: bestehende Zonen

Strategischer Sektor: geplante Zonen

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Villars-sur-Glâne

Givisiez

Freiburg

ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration Freiburg

1. Projektbeschreibung

Der Sektor «Autobahnausfahrt Freiburg Süd» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Kantonszentrum, in den Gemeinden Villars-sur-Glâne, Givisiez und Freiburg und in unmittelbarer Nähe der Autobahn A12. Das Agglomerationsprogramm sieht eine Park&Ride-Anlage am Standort Bertigny vor.

Der strategische Sektor umfasst Flächen von 47 ha, welche bereits den Arbeitszonen zugeordnet wurden, davon 12 ha an ungenutzten Arbeitszonen. Aufgrund des urbanen Charakters des Sektors wird die Durchmischung in der Nähe der Autobahnausfahrt bewilligt.

Im Nordosten der Gemeinde Villars-sur-Glâne ist eine Erweiterung von rund 9 ha geplant, die bis in die Gemeinde Freiburg reicht. Die betroffenen Parzellen sind heute der Landwirtschaftszone (Fruchtfolgeflächen) zugeordnet und gehören einer privaten Eigentümergemeinschaft und der Gemeinde Freiburg.

Die geplante Erweiterung befindet sich innerhalb des Siedlungsgebiets und ist in dessen ausgewiesenen Flächenangaben und Ziffern berücksichtigt. Sie stellt den Perimeter dar, auf dem eine Arbeitszone geprüft werden kann, die Einzonung muss jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und Bewirtschaftung erfolgen. Diese Erweiterungen bringen eine Beanspruchung von rund 9 ha Fruchtfolgeflächen mit sich. Der Kanton schätzt

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen» und «Bewirtschaftung der Arbeitszonen»

jedoch, dass das angestrebte Ziel wichtig ist und dass es diese Beanspruchung rechtfertigt, gerade auch, namentlich unter Berücksichtigung, dass sein Standort innerhalb des Siedlungsgebiets liegt.

Stand der Arbeiten

Eine Verkehrsstudie wurde 2011 durchgeführt, um das Funktionieren des Autobahnanschlusses Freiburg Süd/Mitte, im Zusammenhang mit dem durch die geplanten Siedlungsentwicklungsprojekte generierten zusätzlichen Verkehr zu analysieren.

2014 wurde ein Bericht zur Siedlungsentwicklung erstellt, um verschiedene Unsicherheiten in Bezug auf die laufenden Planungen und die Einschränkungen für die Planung zu klären. Damit soll eine konsolidierte Basis für die Festlegung der Konfiguration der Neugestaltung des Autobahnanschlusses gelegt werden.

2. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › Erweiterungsperimeter sind in der Ortsplanung der Gemeinde Villars-sur-Glâne vorgesehen;
- › die direkte Sichtbarkeit von der Autobahn aus;
- › die Strassenverbindung zur Autobahn A12 ohne Ortsdurchquerung (Wohnzone);
- › die mögliche Erschliessung durch das Stadtbusnetz der Agglomeration Freiburg, mittels einer Verlängerung der Linie und einer Takterhöhung;
- › Nähe zum Bahnhof Freiburg bietet Möglichkeiten für attraktive Langsamverkehrsverbindungen (vor allem Velos), deren Potenzial mit dem Projekt zur Aufwertung des Bahnhofs und namentlich der Unterführung noch gesteigert werden wird;
- › wesentlicher Anteil der Grundstücke ist im Eigentum einer Organisation, die einer öffentlichen Körperschaft gleicht.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grösseren Beschränkungen wurden festgestellt:

- › zu schaffender Zugang zum Standort Bertigny;
- › das Vorhandensein von zwei archäologischen Perimetern auf dem Sektor, von denen einer die gesamte im Nordosten von Villars-sur-Glâne geplante Erweiterung betrifft;

- › das Vorhandensein zahlreicher in Verzeichnissen erfasster Gebäude, namentlich am genehmigten Standort Moncor;
- › das Vorhandensein einer Hochspannungsleitung, die mögliche Nutzungseinschränkungen verursachen kann;
- › die Förderung der Pendlerwege mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

› Siehe Projektblatt
«Autobahnanschluss
Süd/Mitte und Zugang
zum Freiburger Spital
(HFR)»

› Siehe Projektblatt
«Überdeckung von
Chamblioux»

- › Bestimmung der Zugangsmodalitäten zum Sektor Bertigny.
- › Entwicklung eines Siedlungsentwicklungskonzepts, das städtebauliche Lösungen hoher Qualität vorschlägt, die mit dem geplanten Zugang zum Sektor Bertigny vereinbar sind.
- › Prüfung, ob eine Koordination mit dem Projekt zur Überdeckung der Autobahn bei Chamblioux sowie das Sanierungsprojekt der Doppelkreiselkreuzung in Moncor sicherzustellen ist.



P0103

Strategischer Sektor «Marly Innovation Center (MIC) und Pré aux Moines»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

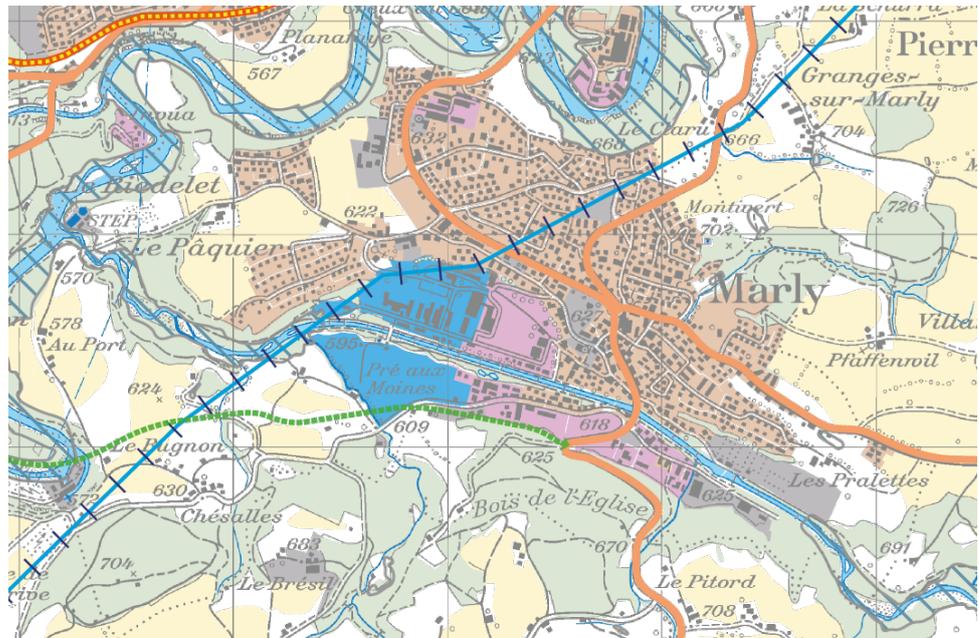
Bewirtschaftung der Arbeitszonen

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Marly

ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration Freiburg



■ Strategischer Sektor: bestehende Zonen

■ Strategischer Sektor: geplante Zonen

1. Projektbeschreibung

Der Sektor «Marly Innovation Center (MIC) und Pré aux Moines» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Kantonszentrum, im Süden der Gemeinde Marly, beidseits der Ärgera.

Der gesamte strategische Sektor ist bereits der Arbeitszone zugeordnet. Er umfasst legalisierte Flächen von 32 ha, davon 19 ha ungenutzte Arbeitszonen:

- › der Standort «MIC» beherbergt das Marly Innovation Center;
- › ein grosser Teil des Standorts «Pré aux Moines» wurde infolge der Aufgabe der Tätigkeiten der Firma Elanco vor kurzem vom Kanton aufgekauft, um eine optimale Aufwertung seines wirtschaftlichen Potenzials zu gewährleisten. Die Bebauung dieses Standorts, der heute nur durch die Gemeindestrasse von Chésalles erschlossen ist, hängt von der vorgängigen Realisierung der Strassenverbindung Marly-Matran ab.

D

2. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › er liegt vollständig in legalisierten Arbeitszonen;
- › die unmittelbare Nähe zum Siedlungsgebiet der Gemeinde Marly, das zur Agglomeration gehört;
- › die grosse, praktisch vollständig ungenutzte, zusammenhängende Fläche (Pré aux Moines) im Eigentum des Kantons (Pré aux Moines);
- › die Erreichbarkeit des MIC mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) durch einen Shuttlebus ab der Haltestelle Marly-Cité, der durch Stadt- und Regionalbuslinien mit dem Bahnhof Fribourg|Freiburg verbunden ist;
- › die längerfristig direkte Erreichbarkeit zur (für 2030 geplanten) Verbindung Marly-Matran, welche die Verbindung des Autobahnanschlusses Matran in Richtung Bulle/Lausanne und Bern ohne Ortsdurchquerung (Wohnzone) ermöglicht.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grösseren Beschränkungen wurden festgestellt:

- › das Vorhandensein von verzeichneten Gebäuden;
- › die unmittelbare Nähe zum Fliessgewässer Ärgera, die die Berücksichtigung des Gewässerraums des Fliessgewässers erfordert und eines Zuflusses sowie Sektoren mit Überschwemmungsgefahr;
- › die notwendige Koordination zwischen der Aufwertung des Standorts «Pré aux Moines» und der geplanten Strassenverbindung Marly-Matran;
- › das Vorhandensein der eingedolten Gewässer, die an die Oberfläche zurück versetzt werden;
- › die Sicherstellung der notwendigen Verbesserung der ÖV-Erschliessung durch die Verlängerung einer Stadtbuslinie, die eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof Fribourg|Freiburg und dem gesamten strategischen Sektor ermöglicht;
- › die Verbesserung der Erschliessung durch den Zweiradverkehr die durch die Einrichtung direkter und sicherer Verbindungen mit dem Zentrum von Marly und dem Bahnhof Freiburg notwendig wird;
- › die notwendige Strassenverbindung zwischen den Standorten Pré aux Moines und MIC, um die Erschliessung mit dem ÖV, dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr zu optimieren und

Synergien zu schaffen;

- › die Förderung der Pendlerwege mit dem Langsamverkehr und dem ÖV.



P0104

Strategischer Sektor «Birch und Bahnhof»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Fruchtfolgeflächen

Siedlungsgebiet

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Düdingen

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Freiburg

Gemeindeverband Region Sense



■ Strategischer Sektor: bestehende Zonen ■ Geplante Zonen

1. Projektbeschreibung

Beschreibung des Sektors

Der Sektor «Birch und Bahnhof» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Regionalzentrum Sensebezirk, im Norden der Gemeinde Düdingen, in unmittelbarer Nähe der Autobahn A12 sowie des Bahnhofs Düdingen.

Der strategische Sektor umfasst Flächen von 17 ha, die bereits den Arbeitszonen zugeordnet wurden, davon 6 ha an ungenutzten Arbeitszonen. Aufgrund des urbanen Charakters des Sektors wird die Durchmischung in der Nähe der Autobahnausfahrt bewilligt.

Vier Erweiterungen der Arbeitszonen sind geplant:

- › eine Erweiterung von ein wenig mehr als 7 ha nördlich der Autobahn und im Westen des strategischen Sektors, am sogenannten Standort Birch, heute der Landwirtschaftszone zugeordnet (Fruchtfolgefläche). Die betroffenen Parzellen gehören einem/r privaten Eigentümer/in;
- › eine Erweiterung von rund 10 ha nördlich der Autobahn und im Osten des strategischen Sektors, in der Nähe von Luggiwil, heute vorwiegend der Landwirtschaftszone zugeordnet (Fruchtfolgefläche). Die betroffenen Parzellen gehören Privateigentümerinnen und Pri-

D

vateigentümern;

- › eine Erweiterung von ein wenig mehr als 2 ha, angesiedelt zwischen den zwei vorhergehenden Erweiterungen. Die betroffenen Gebiete gehören der Gemeinde;
- › eine Erweiterung von rund 0.5 ha in der direkten Umgebung des Bahnhofs, heute der Kernzone zugeordnet. Die betroffene Parzelle gehört der Gemeinde.

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen» und «Bewirtschaftung der Arbeitszonen»

Die geplanten Erweiterungen befinden sich innerhalb des Siedlungsgebiets und sind in dessen ausgewiesenen Flächenangaben und Ziffern berücksichtigt. Bei den Erweiterungen handelt es sich um Perimeter, in denen eine Arbeitszone geprüft werden kann, die Einzonung muss jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und Bewirtschaftung erfolgen. Diese Erweiterungen bringen eine Beanspruchung von rund 17 ha Fruchtfolgefächern mit sich. Der Kanton schätzt allerdings, dass das angestrebte Ziel wichtig ist und dass es diese Beanspruchung rechtfertigt, namentlich angesichts seines Standortes innerhalb des Siedlungsgebiets.

Stand der Arbeiten

Die Machbarkeitsstudie für den strategischen Sektor «Birch und Bahnhof» wurde 2014 realisiert. Sie identifizierte 8 Teilsektoren für die Entwicklung und für jeden von ihnen wurde ein Massnahmenblatt erstellt, um eine optimale Koordination der durchzuführenden Planungsarbeiten zu gewährleisten. Seit 2014 wurden fünf Teilsektoren vollständig der Arbeitszone zugeordnet, die übrigen drei bilden die geplanten Erweiterungen von Arbeitszonen oder einen Teil davon.

2. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › der Sektor liegt teilweise in Arbeitszonen;
- › die zukünftigen Erweiterungsperimeter sind im Gemeinderichtplan von Düdingen geplant;
- › der Sektor wurde im Agglomerationsprogramm Freiburg als strategischer Agglomerationsstandort identifiziert;
- › die Nähe zum Bahnhof Düdingen, der ab 2019 vom Regionalexpress Freiburg im Halbstundentakt und dem Regionalexpress im Stundentakt bedient wird, bietet attraktive Verbindungsmöglichkeiten mit dem Langsamverkehr (vor allem Velos). Bis in 2025 ist vorgesehen, den Bahnhof Düdingen mit 4 Regionalexpress-Anschlüssen (Viertelstundentakt in der Agglomeration) und zwei RE-Anschlüsse im Stundentakt (Bulle - Bern + 3. Produkt Lausanne - Bern) zu erschliessen.

- › das starke Potenzial zur Verdichtung und Aufwertung des Bahnhofsektors mittels Beteiligung der Unternehmen vor Ort und der Unterstützung der Agglomeration und der Region;
- › die im Süden der Autobahn bestehenden Bahnanschlüsse für den Gütertransport, die eventuell im Südwesten verlängert werden können;
- › die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs mit dem Zug wird durch Regionalbusse in Richtung Gurmels im Halbstundentakt sowie künftig durch eine lokale Buslinie (in der Agglomerationsplanung vorgesehen) ergänzt;
- › die direkte Sichtbarkeit von der Autobahn aus;
- › der direkte Zugang zur Autobahn A12 ohne Ortsdurchquerung (Wohnzone), in Zukunft ergänzt durch die vom Bundesamt für Strassen geplante Verbindung Birch-Luggiwil, die zu einem besseren Funktionieren des Autobahnanschlusses beitragen wird;
- › ein Teil des Sektors grenzt nicht an eine Wohnzone und weist somit keine Beschränkungen bezüglich des generierten Lärms auf;
- › mögliche Synergien mit den bereits in der Arbeitszone Birch angesiedelten Unternehmen.

Potenzial des Sektors

Dank seiner Nähe zum Bahnhof weist dieser Sektor insgesamt Stärken für Unternehmen mit vielen Arbeitsplätzen auf und ein starkes Verdichtungspotenzial, das in Zusammenarbeit mit den Unternehmen vor Ort zu untersuchen ist. Aufgrund seiner Nähe zur Autobahn weist der Sektor zudem Stärken für Unternehmen mit grossem Verkehrsaufkommen auf. Im südlichen Teil des Sektors ist ausserdem ein Bahnanschluss für den Gütertransport möglich.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grösseren Beschränkungen wurden festgestellt:

- › die meisten für die Erweiterung bestimmten Parzellen gehören Privateigentümerinnen und Privateigentümern;
- › die Beschränkungen im Zusammenhang mit dem Lärm der den Sektor umgebenden Bahn- und Strasseninfrastrukturen;
- › auf dem geplanten Erweiterungsperimeter von 7 ha ist ein archäologischer Perimeter verzeichnet;
- › das Vorhandensein eines Wildtierkorridors mit der geplanten Erweiterung von 10 ha;

- › die Nähe zu Wohnzonen mit geringer Dichte bringt Beschränkungen hinsichtlich der Ansiedlung von geräuschvollen Einrichtungen mit sich;
- › von der Störfallverordnung betroffene Unternehmen sind bereits im Sektor angesiedelt;
- › im nordwestlichen Teil des Sektors verläuft eine oberirdische Hochspannungsleitung, die Nutzungseinschränkungen verursachen kann;
- › die Förderung der Pendlerwege mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr;
- › eventuell sind neue Bahnanschlüsse in der Verlängerung der bestehenden Anschlüsse vorzusehen, um die Nähe zum Bahnhof und Zentrum Düdingen optimal zu nutzen.

P0105

Strategischer Sektor «Planchy»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

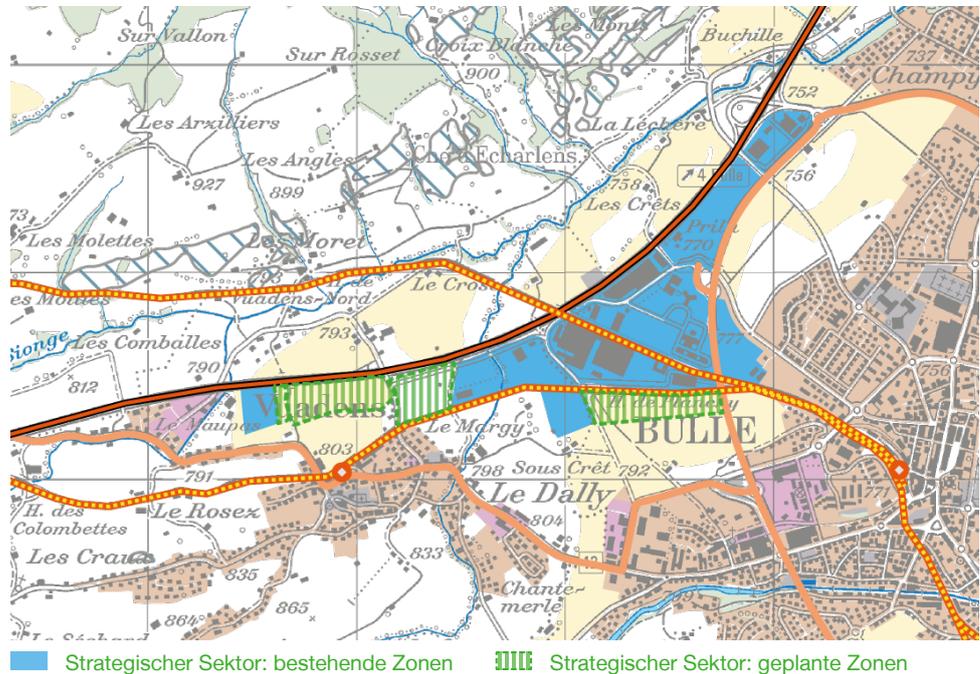
DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Fruchtfolgefleichen

Siedlungsgebiet



Strategischer Sektor: bestehende Zonen

Strategischer Sektor: geplante Zonen

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Bulle

Vuadens

1. Projektbeschreibung

Der Sektor «Planchy» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Regionalzentrum Greyerz, im Westen der Stadt Bulle und gehört zur Agglomeration Mobil. Er befindet sich in direkter Nähe der Autobahn A12 und der Umfahrungsstrasse Bulle sowie der Eisenbahnlinien.

Der strategische Sektor umfasst aktuell Flächen von 76 ha, die bereits den Arbeitszonen zugeordnet und erschlossen wurden, davon 14 ha an ungenutzten Arbeitszonen. Auf regionaler Ebene wird jedoch überprüft, ob Teile des Gebiets aus dem strategischen Sektor genommen werden müssen, damit sie als kantonale oder regionale Arbeitszonen eingezont werden können.

Zwei Erweiterungen der Arbeitszonen sind geplant:

- › die Erweiterung «Compact» von rund 8 ha im Süden von Planchy, heute der Landwirtschaftszone zugeordnet - Fruchtfolgefleichen. Die betroffenen Parzellen gehören der Gemeinde Bulle, den TPF sowie Privateigentümerinnen und Privateigentümern;
- › die Erweiterung «Ruban Vuadens» von rund 15 ha in der Fortsetzung der legalisierten Arbeitszonen, die heute der Landwirtschaftszone zugeordnet ist (darunter ist ein Teil Fruchtfolgefleiche). Die betroffenen Parzellen gehören der Gemeinde Vuadens sowie Privateigentümerinnen und Privateigentümern.

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Mobil

Association régionale La Gruyère

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen» und «Bewirtschaftung der Arbeitszonen»

Diese beiden Erweiterungen der Arbeitszone in den Sektoren Planchy Süd und Vuadens werden im Agglomerationsprogramm der 3. Generation von Mobul als Erweiterungen von strategischen Arbeitsplatzstandorten identifiziert.

Die geplanten Erweiterungen befinden sich innerhalb des Siedlungsgebiets und sind in deren ausgewiesenen Flächenangaben und Ziffern berücksichtigt. Sie stellen den Perimeter dar, in denen eine Arbeitszone geprüft werden kann, die Einzonung muss jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und Bewirtschaftung erfolgen. Diese Erweiterungen bringen eine Beanspruchung von rund 16 ha Fruchtfootfläche mit sich. Der Kanton schätzt allerdings, angesichts seines Standortes innerhalb des Siedlungsgebiets, dass das angestrebte Ziel als wichtig ein und dass es diese Beanspruchung rechtfertigt.

Stand der Arbeiten

Im Oktober 2013 wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Darauf aufbauend wurden 4 Varianten für die Siedlungsentwicklung vorgeschlagen.

2. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › er liegt teilweise in legalisierten Arbeitszonen;
- › die Perimeter für künftige Erweiterungen sind langfristig im Agglomerationsprogramm der 3. Generation von Mobul geplant;
- › die Strassenverbindung zur Autobahn A12 über die Umfahringstrasse Bulle (H189) und die Arbeitszone Planchy, ohne Durchquerung der Ortschaft (Wohnzone);
- › die direkte Sichtbarkeit von der anliegenden Autobahn aus;
- › die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr ab dem Bahnhof Bulle (Bahnknotenpunkt der Romont/Freiburg/Bern, Châtel-St-Denis/Palézieux und Greyerz/Montbovone sowie Broc verbindet), dem Bahnhof Vuadens (Châtel-St-Denis/Palézieux im Halbstundentakt ab 2020) sowie durch eine Stadtbuslinie;
- › die Nähe (rund 1,5 km) des Sektors «Planchy» zum Bahnhof Bulle, die Möglichkeiten für attraktive Langsamverkehrsverbindungen (vor allem Velo) bietet. Eine «grüne Verbindung» bis Planchy ist im laufenden Projekt zur Neugestaltung des Bahnhofs Bulle geplant;
- › die Nähe der im Süden von Planchy geplanten Erweiterung zum Güterbahnhof Planchy, was einen eventuellen Bahnanschluss für den Gütertransport an diesem Standort ermöglicht. Die in Vuadens geplanten Erweiterungen liegen entlang der Schmalspurbahnlinie und sind nicht mit einem Bahnanschluss kompatibel;

- › mögliche Synergien mit den bereits in der Arbeitszone Planchy angesiedelten Unternehmen.

Potenzial des Sektors

Laut der Machbarkeitsstudie könnte der Sektor bis zu 5'000 Arbeitsplätze aufnehmen.

Dieser Sektor weist insgesamt Stärken für Unternehmen mit grossem Verkehrsaufkommen auf. Die Erweiterung, die im Süden von Planchy geplant ist, ist zudem mit einem eventuellen Bahnanschluss für den Gütertransport kompatibel.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grösseren Beschränkungen wurden festgestellt:

- › die geringe Kontrolle über den Boden: die 70 im strategischen Sektor enthaltenen Parzellen weisen über 30 verschiedene Eigentümerinnen und Eigentümer auf. Nur 10 % der Grundstücke sind im Eigentum von öffentlichen Körperschaften;
- › von der Störfallverordnung betroffene Unternehmen sind im Sektor angesiedelt;
- › das Vorhandensein von Fliessgewässern ist zu berücksichtigen;
- › die Verwaltung von hydraulischen Risiken und die Entwässerung des Oberflächenwassers ist frühzeitig in die Konzeption des Projekts zu integrieren;
- › das Vorhandensein von mehreren archäologischen Perimetern innerhalb des Sektors;
- › der Übergang zwischen der Arbeitszone und dem umgebenden landwirtschaftlichen Raum ist zu gestalten (architektonische Qualität);
- › die Förderung der Pendlerwege mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr;
- › die Strassenerschliessung von Erweiterungsperimetern von Vuadens ist ab der Arbeitszone von Planchy sicherzustellen.



P0106

Strategischer Sektor «Löwenberg»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Fruchtfolgeflächen

Siedlungsgebiet



■ Strategischer Sektor: bestehende Zonen ■■■■ Geplante Zonen

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Murten

Muntelier

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Bundesamt für Strassen

1. Projektbeschreibung

Der Sektor «Löwenberg» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt in der Nähe zum Regionalzentrum See, in den Gemeinden Murten und Muntelier, in unmittelbarer Nähe der Autobahn A1, die Lausanne und Bern verbindet, sowie der Regionalbahnlinie, die den Sektor zwischen Murten und Kerzers durchquert. Ab 2020 wird die Kantonsstrasse Ins - Löwenberg in das nationale Strassennetz aufgenommen sowie im Rahmen der Sektorentwicklung Strassensanierungsmassnahmen ermittelt.

Der strategische Sektor umfasst Flächen von 15 ha, die bereits den Arbeitszonen zugeordnet und erschlossen wurden, davon 5 ha an ungenutzten Arbeitszonen. Aufgrund des urbanen Charakters des Sektors, wird die Durchmischung in der Nähe der Zughaltestelle genehmigt.

Die geplante Erweiterung der Arbeitszone, die eine Fläche von rund 47 ha darstellt, ist zurzeit der Sonderzone mit obligatorischem Detailbebauungsplan (die das Ausbildungszentrum der SBB beherbergt), der Zone von allgemeinem Interesse und der Landwirtschaftszone (Fruchtfolgeflächen) zugeordnet.

Die geplante Erweiterung befindet sich innerhalb des Siedlungsgebiets und ist in den ausgewiesenen Ziffern eingerechnet. Sie stellt den Perimeter dar, in dem eine Arbeitszone geprüft werden kann, die Einzonung muss jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen» und «Bewirtschaftung der Arbeitszonen»

D

Bewirtschaftung erfolgen. Diese Erweiterung bringt eine Beanspruchung von rund 15 ha Fruchtfolgefläche mit sich. Der Kanton schätzt jedoch, dass das angestrebte Ziel wichtig ist und dass es diese Beanspruchung rechtfertigt, namentlich angesichts seines Standortes innerhalb des Siedlungsgebiets.

Stand der Arbeiten

Die Machbarkeitsstudie für den strategischen Sektor Löwenberg wurde 2013 realisiert. Das Siedlungskonzept identifiziert 4 Teilsektoren zur prioritären Entwicklung sowie 3 Zusatzstandorte als Reserve. Für jeden von ihnen wurden Massnahmenblätter erstellt, um eine optimale Koordination der durchzuführenden Planungsarbeiten zu gewährleisten.

Ausserdem wurden Empfehlungen hinsichtlich der wichtigsten Aufgaben und Etappen sowie der Rolle der beteiligten Akteure festgelegt. Laut diesen Empfehlungen ist die Region für die nächsten Planungsarbeiten zuständig.

2. Begründung des Standortes

Der Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › der Sektor ist im regionalen Richtplan identifiziert;
- › er liegt teilweise in legalisierten Arbeitszonen;
- › gewisse Teilsektoren zur Erweiterung sind in den Gemeinderichtplänen von Murten und Muntelier geplant;
- › die Strassenerschliessung zur Autobahn A1, die Lausanne und Bern verbindet, zur H10 zwischen Ins und Neuenburg und zur Kantonsstrasse Payern/Murten/Kerzers, ohne Ortsdurchquerung (Wohnzone);
- › die Erweiterungsperimeter grenzen an keine Wohnzone und weisen somit keine Beschränkung bezüglich des generierten Lärms auf;
- › der Bahnanschluss für den Gütertransport ist langfristig möglich (aktuelle Trassenkapazität ungenügend), setzt bedeutende Investitionen voraus.

Potenzial des Sektors

Trotz eines wesentlichen Bedarfs an Strasseninfrastruktur weist dieser Sektor Stärken für Unternehmen mit einem grossen Verkehrsaufkommen auf. Er verfügt jedoch nicht über eine ausreichende Qualität der öffentlichen Verkehrserschliessung für eine hohe Beschäftigungsdichte (die Güteklasse D ist nur in der Umgebung der Haltestelle Muntelier-Löwenberg vorhanden, die daher zuerst zu entwickeln ist).

Die Machbarkeitsstudie hat das Urbanisierungspotenzial des strategischen Sektors auf maximal 3'000 Arbeitsplätze und rund 200'000 m² Geschossfläche evaluiert

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grösseren Beschränkungen wurden festgestellt:

- › die wesentliche Beanspruchung der Grundwasserschutzzonen S im Osten des Sektors. Es muss eine Lösung zwischen den Inhabenden der Fassung und dem Kanton als Eigentümerin der Strasse gefunden werden und dem ASTRA vorgelegt werden;
- › die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr muss verbessert und attraktive Langsamverkehrsverbindungen bis zum Bahnhof Muntelier-Löwenberg müssen geschaffen werden;
- › wahrscheinlich sind auch Massnahmen im Bereich der Strassengestaltung notwendig, um den zusätzlich generierten Verkehr zu bewältigen, namentlich die Direktverbindung zum Anschluss und die Entfernung des Bahnübergangs in Champ-Raclé;
- › das Vorhandensein des Auengebiets von nationaler Bedeutung des Chablais im Norden des Perimeters, welches Massnahmen nötig machen kann, um die Auswirkungen auf den Standort und die Unterbrüche des wichtigen regionalen Korridors zu beschränken;
- › das Vorhandensein eines Wildtierkorridors von lokaler Bedeutung, was die Einrichtung einer Wildbrücke erfordert. Die notwendigen Kompensationsmassnahmen müssen in einer Vorstudie festgelegt werden;
- › der Verlauf einer Hochspannungsleitung durch den Standort, was die Ansiedlung von Orten mit empfindlicher Nutzung (Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung) einschränkt und eine Verlagerung erfordert (Ergänzungsstudien zu planen);
- › die geringe Kontrolle über den Boden: 20 % der Grundstücke befinden sich in öffentlicher Hand, 45 % gehören den SBB und 34 % sind private Eigentümerinnen und Eigentümer. Eine Strategie im Sinne der aktiven Bodenpolitik ist in Erarbeitung;
- › das Vorhandensein einer Gasleitung am Nordrand des Perimeters, was die Erstellung eines Risikoberichts (gemäss Störfallverordnung) erfordert;
- › der Standort Löwenberg in der Gemeinde Murten ist mit mehreren verzeichneten Gebäuden und Objekten von guter Qualität als Ortsbild von regionaler Bedeutung klassiert. Bauvorschriften sind daher für eine Ansiedlung von hoher Qualität vorzusehen, der den Wert dieses Ortsbildes erhält;

- › die bestehende Arbeitszone in der Gemeinde Murten enthält heute Aktivitäten, die mit der geplanten Entwicklung von Aktivitäten wenig kompatibel sind (namentlich ein Unternehmen für die Abfallbehandlung und ein Schnellrestaurant). Die Koexistenz muss sichergestellt werden;
- › das Vorhandensein von Trockenwiesen und -weiden im Westen des strategischen Sektors könnte besondere Unterhaltmassnahmen benötigen;
- › das Vorhandensein mehrerer archäologischer Perimeter, die vorgängige Sondierungen oder Ausgrabungen erforderlich machen können.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Durchführung einer Testplanung zur Präzisierung der raumplanerischen Rahmenbedingungen für die nachfolgenden Planungsschritte;
- › Erarbeitung eines Masterplans als Grundlage für die nachfolgenden Anpassungen der Ortsplanungen von Murten und Muntelier;
- › Anpassung der Ortsplanungen von Murten- und Muntelier;
- › Sektorenweise Erarbeitung von Detailbebauungsplanungen, namentlich für die Sonderzone Löwenberg.

P0107

Strategischer Sektor «Rose de la Broye»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

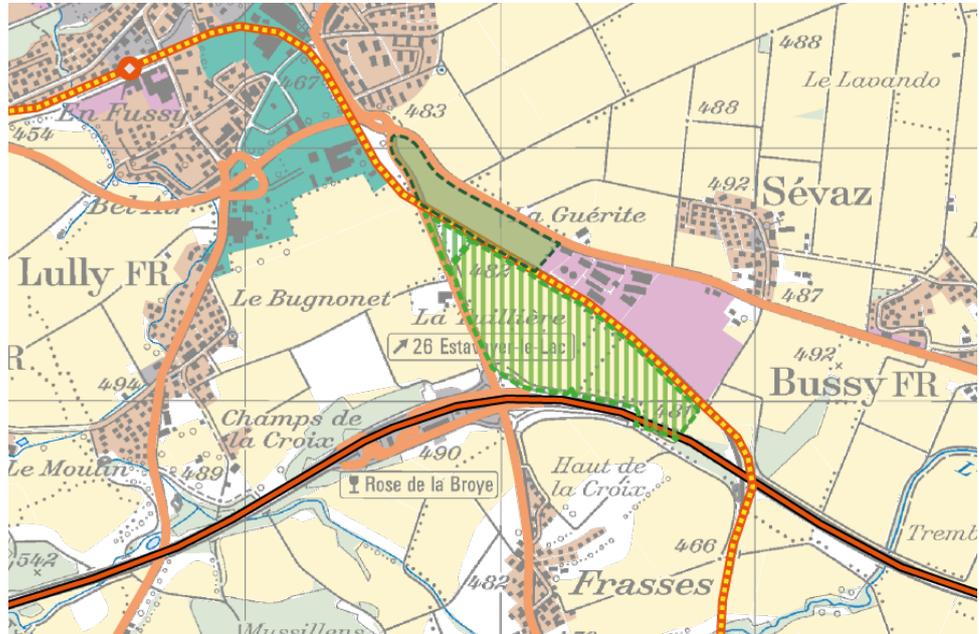
DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Fruchtfolgeflächen

Siedlungsgebiet



Strategischer Sektor: geplante Zonen

Perimeter la Guérite

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Estavayer

Sévaz

Les Montets

ANDERE BETROFFENE STELLEN

COREB

Gemeinde Lully

1. Projektbeschreibung

Der Sektor «Rose de la Broye» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Regionalzentrum der Broye, auf dem Gebiet der Gemeinden Estavayer, Sévaz und Les Montets und in unmittelbarer Nähe der Autobahn und der Eisenbahnlinie. Er wird durch die Entente intercommunale pour la mise en valeur du secteur stratégique Rose de la Broye verwaltet. Diese setzt sich aus den Gemeinden Estavayer, Les Montets, Sévaz und Lully, dem Oberamtmann des Broyebezirks, der Regionalen Gemeinschaft der Broye (COREB) sowie aus Vertretern der Wirtschaftsförderung und des Bau- und Raumplanungsamtes (BRPA) zusammen.

Der strategische Sektor enthält aktuell keine legalisierte Arbeitszone. Der geplante Erweiterungsperimeter, der eine Fläche von 33 ha darstellt, folgt auf einer Vereinbarung zwischen dem BRPA und der Entente intercommunale aus dem Jahr 2012.

Die geplante Erweiterung befindet sich innerhalb des Siedlungsgebiets und ist in deren ausgewiesenen Flächenangaben und Ziffern berücksichtigt. Sie stellt den Perimeter dar, in dem eine Arbeitszone geprüft werden kann, die Einzonung muss jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und Bewirtschaftung erfolgen. Diese Erweiterung bringt eine Beanspruchung von rund 31 ha Fruchtfolgeflächen mit sich. Der Kanton schätzt jedoch, dass das angestrebte Ziel wichtig ist und dass diese Beanspruchung gerechtfertigt ist, namentlich angesichts des Standortes innerhalb des Siedlungsgebiets.

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen», «Bewirtschaftung der Arbeitszonen», «Fruchtfolgeflächen» und «Siedlungsgebiet»

D

Stand der Arbeiten

In einer vorbereitenden Phase haben die COREB, die Entente intercommunale und der Kanton seit 2008 umfangreiche Überlegungen angestellt und verschiedene spezifische Studien durchgeführt, um das Entwicklungspotenzial des strategischen Sektors zu bestimmen. All diese Studien identifizieren zahlreiche Möglichkeiten und Beschränkungen für die Entwicklung und schlagen raumplanerische Massnahmen und Grundsätze vor, die bei der Umsetzung eingehalten werden sollten.

Mit der 2014 verfassten Mobilitätsstudie sollte bestimmt werden, ob die gewünschte Entwicklung des Sektors mit den Netzen des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs vereinbar ist. Diese Studie schlägt verschiedene Erschliessungsvarianten und Gestaltungsmassnahmen für den strategischen Sektor vor.

Seit 2016 wurde eine Machbarkeitsstudie lanciert. Sie soll die wesentlichen Beschränkungen für die Planung identifizieren, um ein Siedlungsentwicklungskonzept für die Entwicklung der geplanten Zone vorzuschlagen, mit dem Lösungen dafür gefunden werden können.

2. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › die Zugänglichkeit zum Autobahnanschluss Estavayer-le-Lac der A1, der die Verbindung mit Yverdon-les-Bains/Lausanne sowie Bern gewährleistet, ohne Ortsdurchquerung (Wohnzone);
- › die direkte Sichtbarkeit von der Autobahn aus;
- › die Erreichbarkeit durch den ÖV durch die TPF-Buslinie, mit der im Stundentakt die Bahnhöfe Estavayer-le-Lac und Cugy erreichbar sind, welche durch die Bahnlinie des Regionalexpressnetzes Fribourg/Freiburg bedient werden;
- › die langfristige unmittelbare Nähe zum dem im Sektor Guérite (Logistikzentrum) in Estavayer geplanten künftigen Güterbahnhof, der bis ins Jahr 2030 die Möglichkeit eines idealen Bahnanschlusses für den ganzen Sektor bietet.

Potenziale des Sektors

- › Angesichts der ÖV-Erschliessungsqualität des Sektors (derzeit nur Güteklasse E) und seiner Grösse wird mindestens ein Erschliessungsgrad D für die Entwicklung dieser Zone zu gewährleisten sein, zum Beispiel mittels eines neuen Stadtbusnetzes im Regionalzentrum, das in Verbindung mit der regionalen Erschliessung, eine Erschliessung des Sektors im Halbstundentakt sicherstellen könnte. Trotzdem wird der Erschliessungsgrad unter der Qualität liegen, die für eine hohe

Beschäftigungsdichte erforderlich ist (Güteklasse C).

- › Mit der Verlagerung des Güterbahnhofs Estavayer nach La Guérite bis ins Jahr 2030 wird der Sektor die Möglichkeit von Bahnanschlüssen für den Güterverkehr bieten können.

Folglich bietet dieser Sektor Stärken für Unternehmen mit grossem Verkehrsaufkommen oder solchen, die einen Bahnanschluss für den Güterverkehr benötigen.

Laut den ersten Studien liegt die denkbare Zahl der Arbeitsplätze für die geplante Zone bei 2'500 Arbeitsplätzen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende wesentliche Beschränkungen wurden bisher durch die Machbarkeitsstudie identifiziert:

- › geringe Kontrolle über den Boden: der Grossteil der Grundstücke liegt im Eigentum von Landwirtinnen und Landwirten. Lösungen für den Tausch von Grundstücken für die vom Erweiterungsperimeter betroffenen Landwirtinnen und Landwirten müssen gefunden werden;
- › Hydrographische, geologische und hydrogeologische Beschränkungen;
- › Beschränkungen im Zusammenhang mit dem Lärm der den Sektor umgebenden Bahn- und Strasseninfrastrukturen;
- › der Verlauf eines Wildtierkorridors auf einer kleinen Fläche der geplanten Erweiterung (südöstlich).

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die nächsten Etappen sind die Folgenden:

- › Abschluss der Machbarkeitsstudie;
- › Erarbeitung eines Siedlungsentwicklungskonzepts, das städtebauliche Lösungen von Qualität vorschlägt und anhand dessen die für die Regulierung zu berücksichtigenden Grundsätze festgelegt werden können.

P0108

Strategischer Sektor «En Raboud und La Maillarde»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

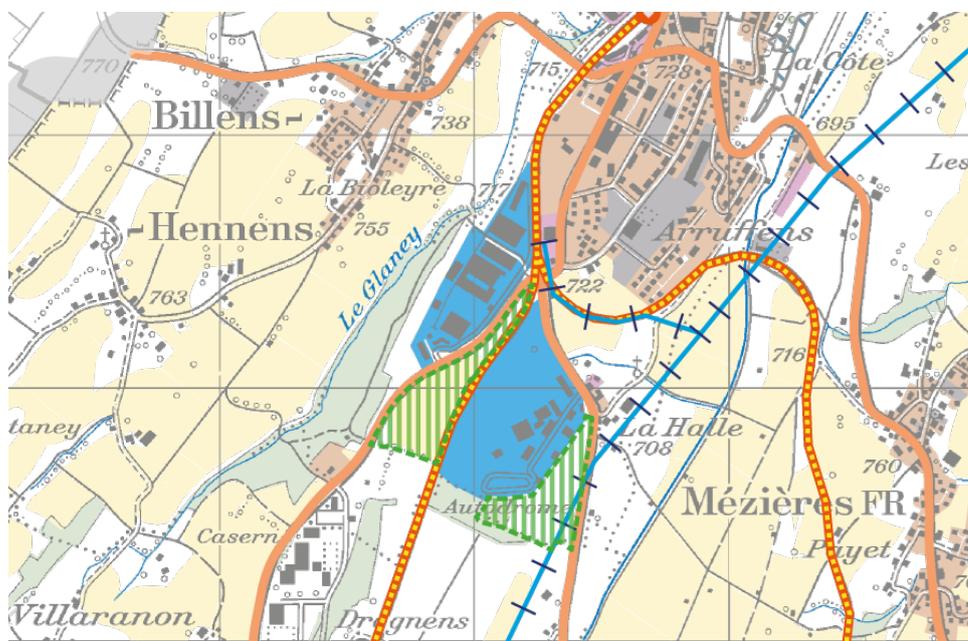
DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Fruchtfolgeflächen

Siedlungsgebiet



■ Strategischer Sektor: bestehende Zonen ■■ Strategischer Sektor: geplante Zonen

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Romont

ANDERE BETROFFENE STELLE

Staat Freiburg

1. Projektbeschreibung

Beschreibung des Sektors

Der Sektor «En Raboud und La Maillarde» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Regionalzentrum des Glanebezirks, im Süden der Stadt Romont, in unmittelbarer Nähe der Kantonsstrassen und Eisenbahnlinien.

Der strategische Sektor umfasst Flächen von 42 ha, die bereits den Arbeitszonen zugeordnet und erschlossen wurden, davon 4 ha an ungenutzten Arbeitszonen:

- › der Standort «En Raboud» enthält namentlich die Firma Nespresso;
- › einen Teil des Standorts «La Maillarde» wurde infolge der Aufgabe der Tätigkeiten der Firma Tetra Pak vor kurzem vom Staat Freiburg aufgekauft, um eine optimale Aufwertung seines wirtschaftlichen Potentials sicherzustellen.

Im Gemeinderichtplan der Gemeinde sind zwei Erweiterungen vorgesehen:

- › eine Erweiterung von rund 10 ha zwischen den bereits legalisierten Zonen, heute der Landwirtschaftszone zugeordnet (Fruchtfolgeflächen). Die betroffenen Parzellen gehören Privateigentümerinnen und

Privateigentümern;

- › eine Erweiterung von rund 9 ha im Südosten des Standorts «En Raboud», heute der Landwirtschaftszone zugeordnet. Die betroffenen Parzellen gehören Privateigentümerinnen und Privateigentümern und der Gemeinde Romont.

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen» und «Bewirtschaftung der Arbeitszonen»

Die geplanten Erweiterungen befinden sich innerhalb des Siedlungsgebiets und sind in dessen ausgewiesenen Flächenangaben und Ziffern berücksichtigt. Sie stellen die Perimeter dar, in denen eine Arbeitszone geprüft werden kann, die Einzonungen müssen jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und Bewirtschaftung erfolgen. Diese Erweiterungen bringen eine Beanspruchung von rund 8 ha Fruchtfolgefläche mit sich. Der Kanton schätzt jedoch, dass das angestrebte Ziel wichtig ist und dass es diese Beanspruchung rechtfertigt, namentlich angesichts seines Standortes innerhalb des Siedlungsgebiets.

2. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › der Sektor liegt teilweise in legalisierten Arbeitszonen;
- › die künftigen Erweiterungsperimeter sind im Gemeinderichtplan von Romont geplant;
- › die grosse zusammenhängende Fläche (La Maillarde) ist im Eigentum des Kantons;
- › mögliche Synergien mit den bereits in der Arbeitszone En Raboud angesiedelten Unternehmen;
- › die Zugänglichkeit zur Autobahn A12 über die Kantonsstrasse Romont/Vaulruz (rund 11 km);
- › die Nähe (rund 1,5 km) zum Bahnhof Romont, der durch die Regio-Express-Züge Bulle/Freiburg im Halbstundentakt bedient wird und eine stündliche Verbindung zum Nationalverkehr zwischen Bern und Genf aufweist. Bis zur Kreuzung Industrie/Billens verfügen die Kantonsstrassen über Velostreifen und bieten somit eine sichere Gestaltung vom Sektor praktisch bis zum Bahnhof;
- › mehrere Möglichkeiten für Bahnanschlüsse für den Gütertransport: ein bestehender Anschluss in «La Maillarde», ein denkbarer Anschluss (wenn Einverständnis) in Verlängerung des Anschlusses von Nespresso am Standort «En Raboud» und ein möglicher Anschluss unter Vorbehalt wichtiger Investitionen (zweigleisig zu erstellen) in der Erweiterung zwischen den beiden bestehenden Zonen.

Potenziale des Sektors

Dieser Sektor weist echte Stärken für Unternehmen auf, die einen Bahnanschluss benötigen.

Trotz seiner Nähe zum Bahnhof Romont verfügt er jedoch über keine ausreichende Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für eine hohe Beschäftigungsdichte (nur Niveau D, unter Berücksichtigung der neuen Bushaltestelle in der Nähe von «La Maillarde»).

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die bedeutendsten indentifizierten Beschränkungen sind die Folgenden:

- › Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr durch die Gestaltung einer neuen Haltestelle in der Nähe vom «La Maillarde».
- › Vorhandensein einer Hochspannungsleitung, die mögliche Nutzungseinschränkungen verursachen kann.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Verbesserung der öffentlichen Verkehrserschliessung durch die Gestaltung einer neuen Haltestelle in der Nähe von«La Maillarde».

P0109

Strategischer Sektor «Pra-de-Plan und Dally»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Bewirtschaftung der Arbeitszonen

Siedlungsgebiet

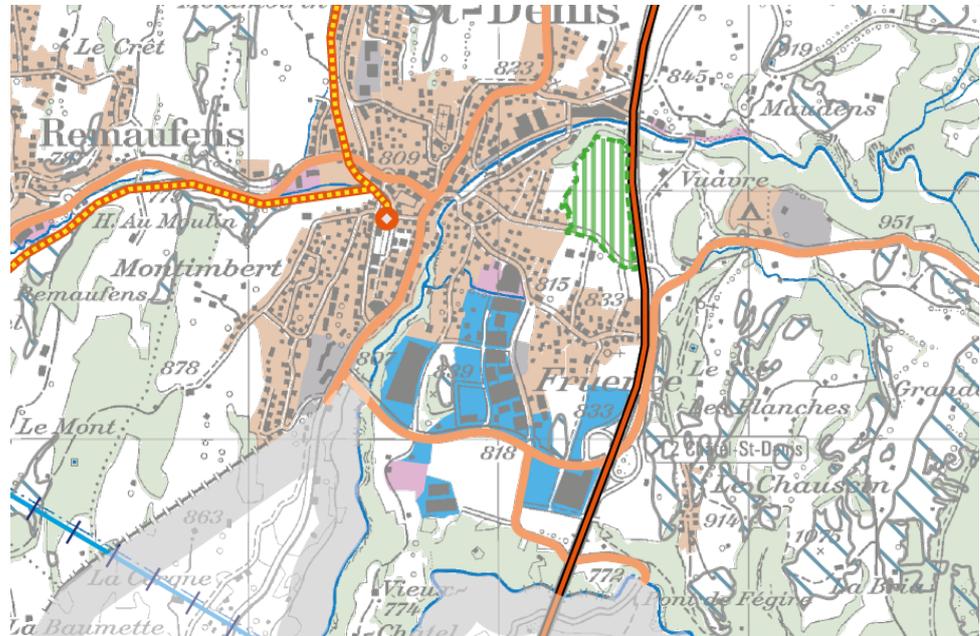
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Châtel-St-Denis

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Rivelac

Région Glâne-Veveyse



■ Strategischer Sektor: bestehende Zonen ■ Strategischer Sektor: geplante Zonen

1. Projektbeschreibung

Der Sektor «Pra de Plan und Dally» bildet einen der strategischen Sektoren des Kantons. Er liegt im Regionalzentrum Vivisbach, in der Gemeinde Châtel-St-Denis, in unmittelbarer Nähe der Autobahn A12.

Der strategische Sektor umfasst Flächen von 30 ha, die bereits den Arbeitszonen zugeordnet wurden, davon 7 ha an ungenutzten Arbeitszonen.

Eine Erweiterung im Norden des strategischen Sektors, am Standort «Dally», ist im Gemeinderichtplan der Gemeinde geplant. Sie ist heute der Landwirtschaftszone zugeordnet.

Die geplante Erweiterung befindet sich innerhalb des Siedlungsgebiets und ist in deren ausgewiesenen Flächenangaben und Ziffern berücksichtigt. Sie stellt den Perimeter dar, in denen eine Arbeitszone geprüft werden kann. Die Einzonung muss jedoch unter Einhaltung der im kantonalen Richtplan festgelegten Grundsätze für die Dimensionierung und Verwaltung erfolgen.

› Siehe Themen «Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen» und «Bewirtschaftung der Arbeitszonen»

2. Begründung des Standortes

Der strategische Sektor weist die folgenden Stärken auf:

- › der im Gemeinderichtplan geplante Erweiterungsperimeter;
- › die direkte Sichtbarkeit von der Autobahn aus;
- › die Strassenzugänglichkeit zur Autobahn A12 ohne Ortsdurchquerung über die Nationalstrasse im Süden von Châtel oder über die Kantonsstrasse entlang der Autobahn im Osten;
- › ein Teil des Sektors grenzt nicht an eine Wohnzone und weist somit keine Beschränkung bezüglich des generierten Lärms auf;
- › mögliche Synergien mit den bereits in der Arbeitszone angesiedelten Unternehmen;
- › die Erschliessung der bestehenden Arbeitszone mit der Regionalbuslinie vom Bahnhof über Fruence nach Les Paccots, mit einem Stundentakt (Möglichkeit einer neuen Haltestelle wird geprüft);
- › mit der Verlagerung des neuen Bahnhofs bis 2020 ist eine Erschliessung im Halbstundentakt geplant.

Potenziale des Sektors

Aufgrund seiner Nähe zur Autobahn weist dieser Sektor Stärken für Unternehmen mit grossen Verkehrsaufkommen auf. Die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist ungenügend und muss noch durch neue Haltestellen oder attraktive Langsamverkehrsverbindungen verbessert werden, um eine hohe Beschäftigungsdichte zu erlauben. Es ist kein Bahnanschluss für den Gütertransport möglich.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grösseren Beschränkungen wurden festgestellt:

- › Verbesserung der ÖV-Erschliessung und der Langsamverkehrsstrecken, namentlich mit dem neuen Bahnhof;
- › die geplante Erweiterung in Pra-de-Plan liegt in privater Hand;
- › das Vorhandensein einer alten Deponie im Süden des strategischen Sektors, die jede Erweiterung an diesem Standort verhindert;
- › das ISOS muss bei den Prüfungen miteinbezogen werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Entwicklung des Erweiterungsperimeters in «Dally», zur Identifizierung der wesentlichen Beschränkungen für die Planung und Vorschlag eines Siedlungsentwicklungskonzepts, mit dem Lösungen dafür gefunden werden können.



P0201

Sanierung der ehemaligen Deponie La Pila

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

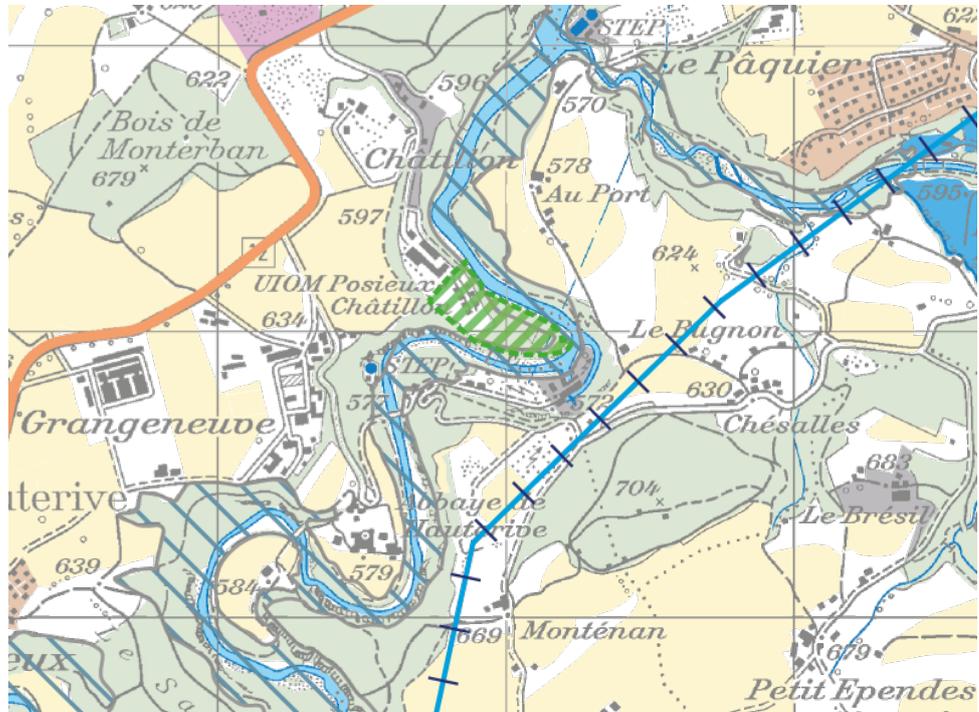
DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Belastete Standorte

Oberflächengewässer

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Hauterive



▨▨▨▨ Projektperimeter

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Stadt Freiburg

Staat Freiburg

1. Projektbeschreibung

Die ehemalige Deponie La Pila befindet sich in der Nähe der Stadt Freiburg in der Saane-Schleife gegenüber des Wasserkraftwerks. Das Grundstück gehört dem Staat Freiburg (Amt für Wald, Wild und Fischerei (WaldA)).

Die Deponie wurde zwischen 1950 und 1972 genutzt. Auf 2 ha wurden rund 200'000 m³ an Abfällen gelagert, hauptsächlich Siedlungs-, Baustellen- und Gewerbeabfälle. Seit der Schliessung der Deponie wurde der Standort aufgeforstet.

Die Deponie ist im kantonalen Kataster der belasteten Standorte als Standort aufgeführt, der eine Sanierung benötigt. Dies aufgrund der hohen Konzentrationen an polychlorierten Biphenylen (PCB), die im in die Saane fliessenden Grundwasser gemessen wurden. Seine Sanierung ist notwendig, um die Oberflächengewässer zu schützen. Die PCB sind heikle Schadstoffe, namentlich weil sie in der Umwelt sehr beständig und bioakkumulierbar sind. 2007 wurden in den Sedimenten der Saane und in den Fischen ungewöhnlich hohe PCB-Gehalte gemessen, dies hat zu einem Fischereiverbot geführt. Es wurden bereits dringliche Massnahmen (Aushub und Entsorgung von Material in einer Zone mit instabilem Gleichgewicht und das in die Saane rutschen könnte) sowie vorbereitende Massnahmen zur Sanierung (teilweise Umhüllung, Auffangen der Grundwasserzuflüsse oberhalb der Deponie, Abpumpen und Aufbereitung des Schmutzwassers, Sanierung des Gerinnes auf der rechten Seite

der Deponie) ergriffen. Diese provisorischen Massnahmen fangen die Schadstoffflüsse in Richtung Saane zwar merklich auf, sind jedoch keine dauerhafte Lösung. Aus diesem Grund ist der Sanierungsbedarf dieses Standorts nach wie vor aktuell.

Die Bauherrschaft ist ein Konsortium, an dem die Stadt Freiburg und der Staat Freiburg über das WaldA mitwirken. Sie beauftragt spezialisierte Büros und Unternehmen zur Realisierung der Massnahmen. Die vorläufige Kostenübernahme wird bis zur Sanierung zu 30 % von der Stadt, zu 30 % vom Kanton und zu 40 % vom Bund über den VASA-Fonds (Verordnung über die Abgabe zur Sanierung von Altlasten) getragen. Der endgültige Verteilschlüssel für die Kostenübernahme wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

2. Begründung des Standortes

Es wurde noch keine Entscheidung bezüglich des definitiven Sanierungsprojekts getroffen. Ergänzende Untersuchungen sind bis 2017 geplant, um das 2012 angenommene Mandat Geinoz, das die Präsentation von 3 Sanierungsvarianten dem Grossen Rat mit einer Beurteilung der erwarteten Auswirkungen und Kosten verlangt, zu antworten.

Gleichwohl wurde die Einzonung des Sektors bereits am 11. November 2010 genehmigt und ein Gesuch für eine temporäre Rodung von rund 4.5 ha gestellt. Die Schaffung dieser «Zone für die Sanierung der ehemaligen Deponie La Pila» von ungefähr 7'1250 m² war angesichts der Tragweite des Projekts und dem Bedarf eines in der Nähe der ehemaligen Deponie verfügbaren Geländes für die Organisation der Sanierungsarbeiten, namentlich der Aufbereitung des Materials, notwendig.

Der Standort der Fahrenden wurde in den Bois de Châtillon verlegt. Im Rahmen der gleichen Änderung des Zonennutzungsplans wie jene, die für die Sanierungszone vorgesehen ist, wurde dieser in eine Zone für Fahrende eingezont.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Im Sektor befindet sich ein archäologischer Schutzperimeter unter einem Felsdach, der erst jetzt untersucht wird. Die Arbeiten dürfen keine Auswirkungen auf die sich unter dem Felsdach befindenden archäologischen Schichten haben.

Der Sektor ist von einem Naturschutzperimeter betroffen.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Durchführung der Sanierung beginnt frühestens 2020 nach Abschluss der Detailstudien. Derzeit ist noch nichts über die Dauer der Sanierungsarbeiten bekannt. Für die Sanierung wird ein Baubewilligungsverfahren eingeleitet.

Sobald die Position des Grossen Rates zum Mandat Geinoz bekannt ist, die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion im Sinne der Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorte eine Verfügung in Bezug auf die Sanierung festgelegt hat und die

Baubewilligungen entsprechend der im endgültigen Projekt gewählten Art der Massnahmen und Tätigkeiten erteilt worden sind, könnte die Sanierung der ehemaligen Deponie grundsätzlich beginnen.

Das Amt für Archäologie ist in das Projekt einzubeziehen, um die potenziellen Auswirkungen der Arbeiten auf das Felsdach zu überprüfen.

Gemäss dem Gemeindebaureglement, muss der Sektor nach Abschluss der Sanierung wieder seiner ursprünglichen Nutzung (Wald und Landwirtschaftszone) zugeführt werden, mit Ausnahme der Parzelle 189 (teilweise) Grundbuchamt, die ehemals als Zone für die Fahrenden ausgewiesen war – sie wird der Landwirtschaftszone zugeführt. Dies wird vielleicht entsprechend der in Betracht gezogenen Sanierungsmassnahme nochmals überprüft.



P0202

Deponie des Typs B «La Côte» in Les Montets

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Abfallbewirtschaftung

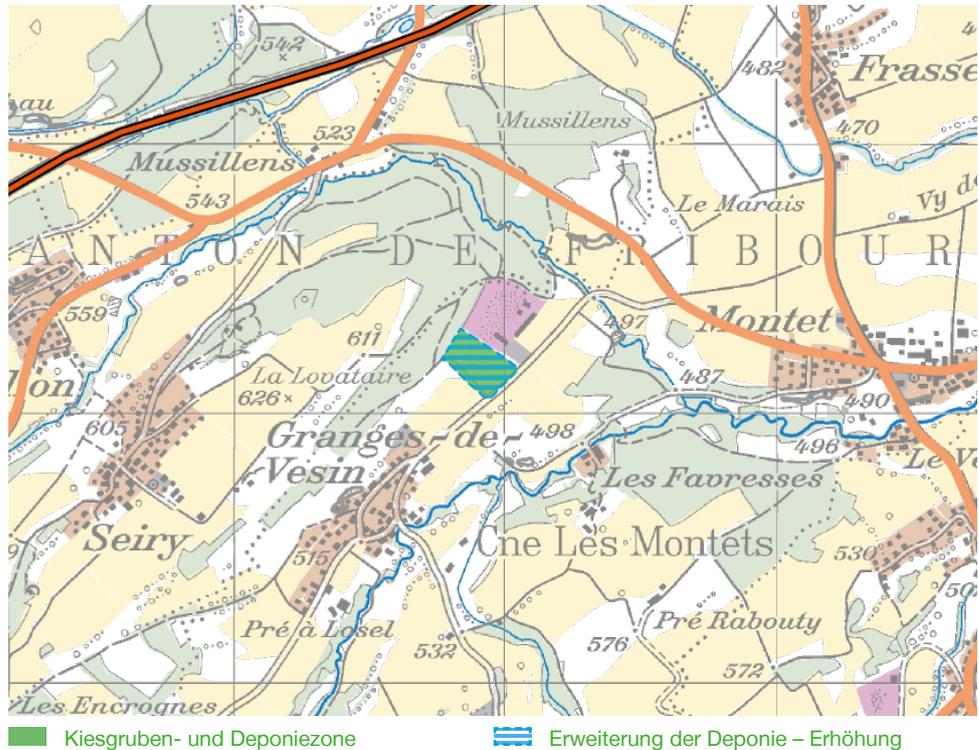
Materialabbau

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Les Montets

ANDERE BETROFFENE STELLE

COREB



1. Projektbeschreibung

Die aktuelle Deponie ist als Kiesgruben- und Deponiezone ausgewiesen und verfügt über ein bewilligtes Aufschüttungsvolumen von 300'000 m³. Dieses wird zur Hälfte für unverschmutztes Aushubmaterial (Deponie des Typs A) und zur Hälfte für Inertstoffe (Deponie des Typs B) verwendet. Das von einem Privatunternehmen getragene Ausbauprojekt sieht die Vergrößerung des definitiven Füllstands der Deponie vor, a priori ohne Erweiterung des Perimeters. Der Zuwachs soll die definitive Ablagerung eines ungefähren Volumens von 200'000 m³ an Inertstoffen erlauben (Deponie des Typs B).

Der Richtplan legt zwei Prioritätsebenen für die Eröffnung neuer Deponievolumen des Typs B fest:

1. Erweiterung von bestehenden Anlagen;
2. Eröffnung eines Deponiestandortes als Reserve.

Das in der kantonalen Abfallplanung eingetragene Projekt zur Erweiterung der Deponie des Typs B La Côte reiht sich folglich in die erste Prioritätsebene ein.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Es wird keine besondere räumliche Auswirkung in Bezug auf die anderen Bereiche erwartet, ausser vielleicht in Bezug auf die landschaftlichen Aspekte im Zusammenhang mit der Erhöhung und den Verkehrsfragen. Es ist nicht geplant, die Wiederauffüllung des Standorts zu beschleunigen. Es ist keine Rodung geplant, die Erweiterung betrifft keine Fruchtfolgefläche (FFF) und kein Fließgewässer ist durch das Projekt betroffen.

Die Auswirkungen auf die Umwelt werden im Umweltverträglichkeitsbericht oder -notiz behandelt und Massnahmen zu Gunsten der Natur können verlangt werden.

Das Vorhandensein möglicher Pionierarten, welches eine Beschränkung darstellt, ist zu untersuchen.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Erweiterung benötigt ein Baubewilligungsgesuch.

Es wird ein Umweltverträglichkeitsbericht verlangt, falls die Schwelle von 500'000 m³ überschritten werden sollte. Im gegenteiligen Fall, kann eine Umweltverträglichkeitsnotiz verlangt werden.

Gemäss der Baubewilligung von 1983, die den Kiesgrubenbetrieb betraf, muss der Standort nach Betriebsaufgabe an die Landwirtschaft überführt werden. Folglich darf die Erhöhung eine künftige Rückkehr in eine korrekte landwirtschaftliche Bewirtschaftung, wie auf den umliegenden Grundstücken, die FFF sind, nicht verunmöglichen.

P0203

Deponie des Typs B «Chalet Delez» in Montagny

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Abfallbewirtschaftung

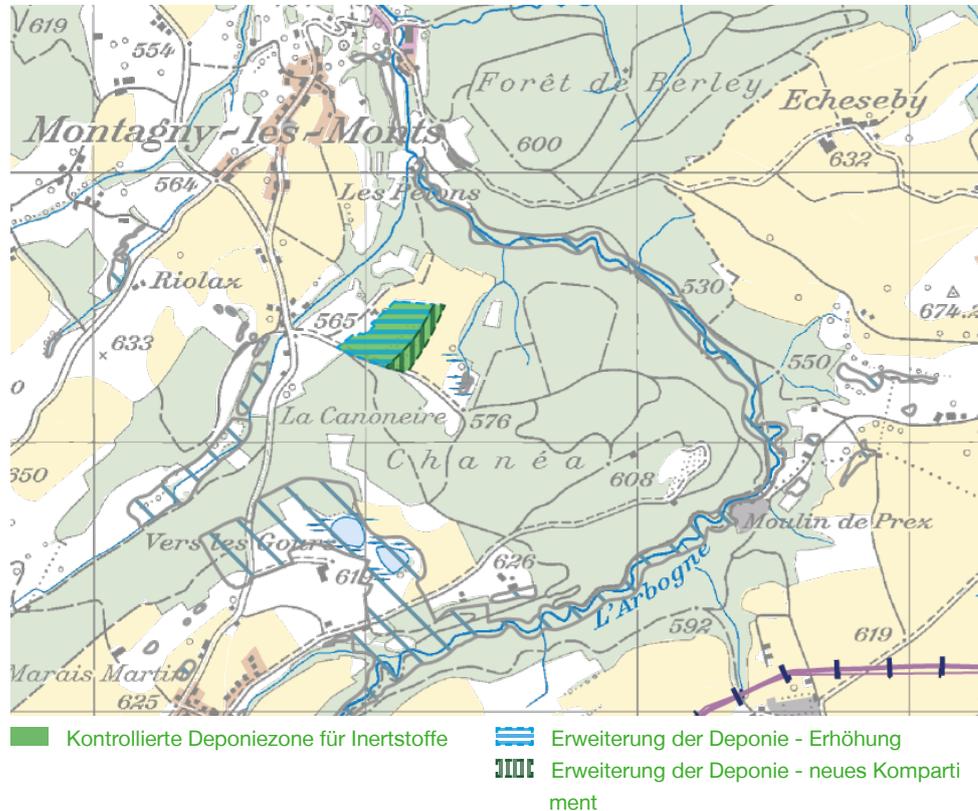
Materialabbau

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Montagny

ANDERE BETROFFENE STELLE

COREB



1. Projektbeschreibung

Die aktuelle Deponie ist als kontrollierte Deponiezone für Inertstoffe ausgewiesen. Sie hat eine Bewilligung zur Aufschüttung eines Gesamtvolumens von 250'000 m³ für Inertstoffe erhalten (Deponie des Typs B). Davon wurden ungefähr 50'000 bis 100'000 m³ für die Ablagerung von unverschmutztem Aushub- und Ausbruchmaterial verwendet (Deponie des Typs A). Die von einem Privatunternehmen getragene Erweiterung der Deponie sieht die Erhöhung des definitiven Füllstands der Deponie sowie eine Erweiterung ihres Perimeters gegen Osten durch die Verwendung von Volumen vor, welches nach dem Aushub von Kies und Lehm zur Verfügung steht. Die Erweiterung, die innerhalb der rechtmässig ausgeschiedenen Kiesgrubenzone vorgesehen ist, soll die Lagerung eines zusätzlichen Volumens von ungefähr 200'000 m³ an Inertstoffen erlauben (Deponie des Typs B). Ein Teil dieses Volumens kann für die definitive Ablagerung von unverschmutztem Aushub- und Ausbruchmaterial verwendet werden (Deponie des Typs A).

Der Richtplan legt zwei Prioritätsebenen für die Eröffnung neuer Deponievolumen des Typs B fest:

1. Erweiterung von bestehenden Anlagen;

2. Eröffnung eines Deponiestandortes als Reserve.

Das in der kantonalen Abfallplanung eingetragene Erweiterungsprojekt der Deponie des Typs B Chalet Delez reiht sich in die erste Prioritätsebene ein.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Erweiterung der Deponie ist im Rahmen der Aufschüttung des aktuellen Kies- und Lehmabbaustandorts geplant und hat daher kaum Auswirkungen auf die Landschaft und die Umwelt, ausser vielleicht in Bezug auf die landschaftlichen Auswirkungen, die sich aus der Erhöhung und der Verkehrsfrage ergeben, da eine leicht beschleunigte Wiederauffüllung des Standorts geplant ist. Es ist keine Rodung geplant, die Erweiterung betrifft keine Fruchtfolgefleichen (FFF) und kein Fließgewässer ist durch das Projekt betroffen.

Die Umweltauswirkungen werden in der Umweltverträglichkeitsnotiz behandelt und Massnahmen zu Gunsten der Natur können verlangt werden.

Das Vorhandensein möglicher Pionierarten, welches eine Beschränkung darstellt, ist zu untersuchen.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Erweiterung benötigt ein Baubewilligungsgesuch.

Für das Projekt ist eine Umweltverträglichkeitsnotiz erforderlich.

Die Baubewilligung von 1999 für die Errichtung der Deponie sah nach der Nutzung eine Rückführung an die Landwirtschaft vor. Es ist daher sicherzustellen, dass das Projekt die Rückführung in eine korrekte landwirtschaftliche Bewirtschaftung, wie auf den umliegenden Grundstücken, die FFF sind, nicht verunmöglicht.

P0204

Deponie des Typs B «Cornatze» in Wallenried

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Abfallbewirtschaftung

Materialabbau

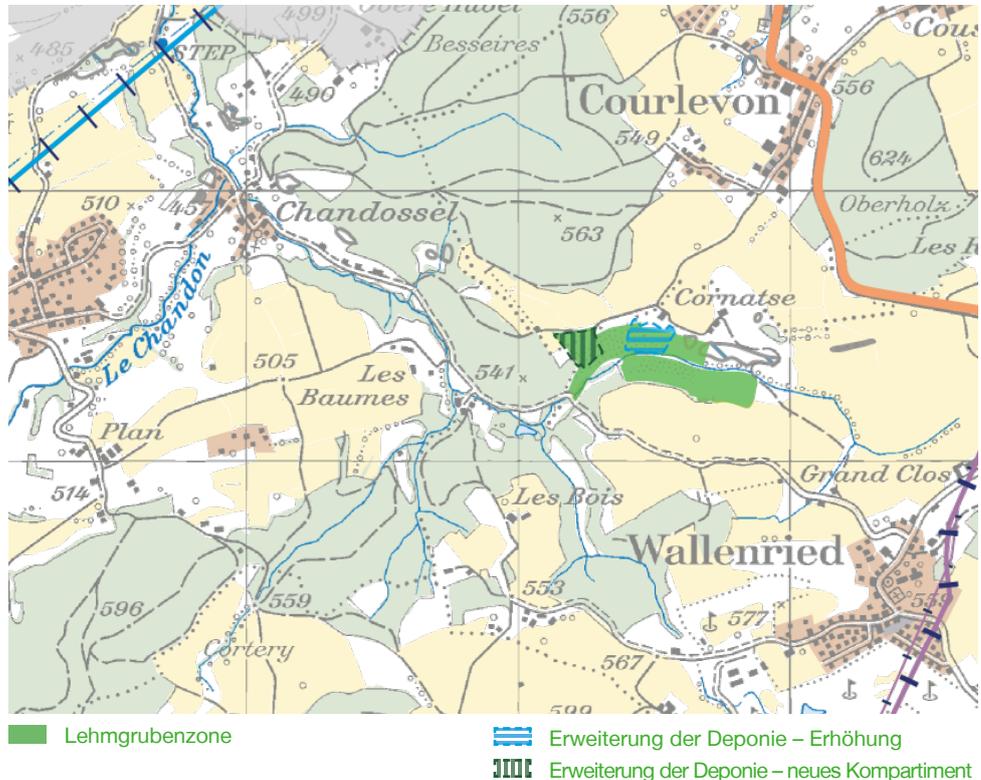
GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Wallenried

Courlevon

ANDERE BETROFFENE STELLE

Verband der Gemeinden des Seebezirks



1. Projektbeschreibung

Die aktuelle Deponie erstreckt sich über einen Teil einer rechtskräftig ausgeschiedenen Lehmgrubenzone. Die Lehmgrube ist stellenweise noch in Betrieb und besitzt eine Aufschüttungsbewilligung von einem Gesamtvolumen von 125'000 m³ an Inertstoffen (Deponie des Typs B). Das von einem Privatunternehmen getragene Erweiterungsprojekt sieht zum einen eine Erhöhung des definitiven Füllstands sowie eine leichte seitliche Ausdehnung des bestehenden Kompartiments (Loch, in welches das Material geschüttet wird) und zum andern die Eröffnung eines neuen Kompartiments in einem vom ersten Kompartiment abgetrennten Sektor vor. Es ist noch nicht klar, wie die Volumen zwischen den beiden Erweiterungsphasen aufgeteilt werden. Die Erweiterung soll die definitive Lagerung eines zusätzlichen Volumens von ungefähr 400'000 m³ an Inertstoffen ermöglichen (Deponie des Typs B).

Der Richtplan legt zwei Prioritätsebenen für die Eröffnung neuer Deponievolumen des Typs B fest:

1. Erweiterung von bestehenden Anlagen;
2. Eröffnung eines Deponiestandortes als Reserve.

D

Das in der kantonalen Abfallplanung eingetragene Erweiterungsprojekt der Deponie des Typs B Cornatze reiht sich folglich in die erste Prioritätsebene ein.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Umweltaspekte wie die Auswirkungen auf die Landschaft, den Verkehr und die Landwirtschaft werden im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts, der die Änderung der Ortsplanung (OP) begleitet, zu klären sein. Das Projekt fügt sich in jedem Fall in die Grenzen der bestehenden Lehmgrubenzone ein.

Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Um ein neues Kompartiment einer Deponie des Typs B aufzunehmen, ist eine Änderung der OP erforderlich (Schaffung eines Sektors mit besonderen Auflagen oder Änderung der Nutzung mit entsprechender Anpassung des Reglements). Das Baubewilligungsverfahren muss gleichzeitig stattfinden.

Es ist ein Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich.

Mit Ausnahme der Fälle, in denen im Rahmen der Genehmigung der Änderungen des OP oder der Erteilung der Baubewilligung besondere Bestimmungen (beispielsweise Gestaltungen zugunsten der Natur) beschlossen/gefordert wurden, muss die Instandsetzung die Rückführung des Standorts zu seiner ursprünglichen Nutzung sicherstellen.

Es wurde bereits ein Dossier zur Änderung der OP für die Erweiterung und für die Wiederinstandsetzung eingereicht.

P0205

Deponie des Typs B «La Croix» in Montet (Glâne) und Chavannes-sur-Moudon (VD)

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Abfallbewirtschaftung

Materialabbau

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

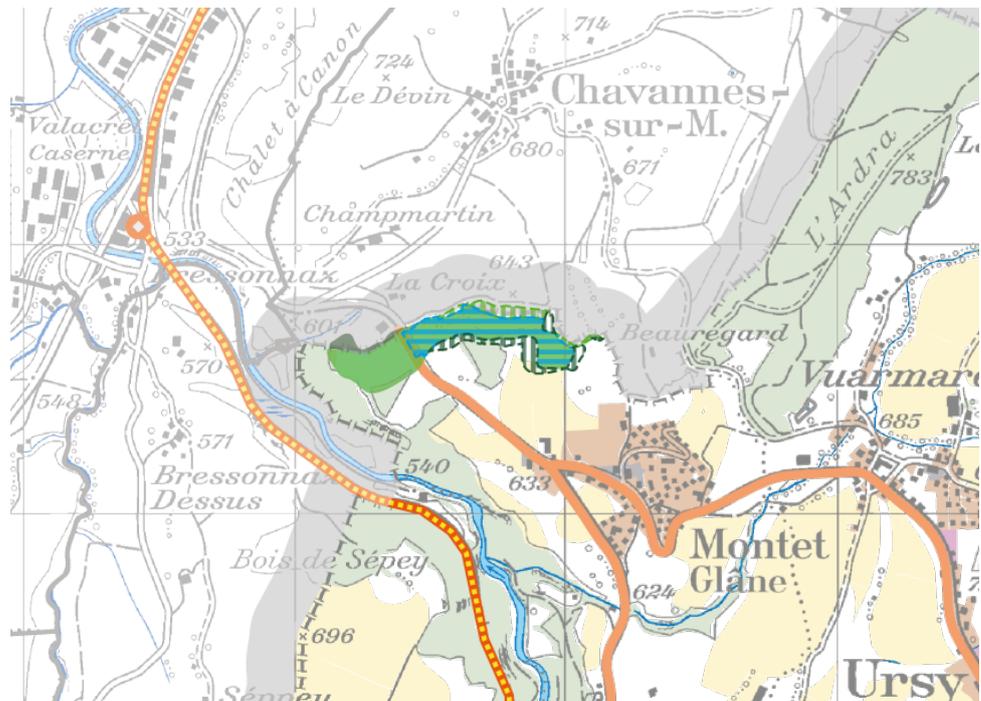
Montet (Glâne)

Chavannes-sur-Moudon (Waadt)

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Région Glâne-Veveyse

Kanton Waadt



■ Deponiezone FR / VD

▨ Erweiterung der Deponie – Erhöhung

▨ Erweiterung der Deponie – Perimeter FR / VD

1. Projektbeschreibung

Die aktuelle Deponie liegt zu einem Teil im Kanton Waadt. Sie ist als Deponiezone ausgewiesen und verfügt über ein bewilligtes Gesamtaufschüttungsvolumen von 860'000 m³ an Inertstoffen (Deponie des Typs B). Ein Teil dieses Volumens wurde für die Ablagerung von unverschmutztem Aushub- und Ausbruchmaterial verwendet.

Das von einem Privatunternehmen getragene Erweiterungsprojekt sieht die Erhöhung des endgültigen Füllstands eines Teils der Deponie und eine Erweiterung des Perimeters gegen Osten und Süden vor. Das Projekt soll die Ablagerung eines zusätzlichen Volumens von ungefähr 550'000 m³ an Inertstoffen erlauben (Deponie des Typs B). Ein Teil dieses Volumens wird für die definitive Ablagerung von unverschmutztem Aushub- und Ausbruchmaterial genutzt (Deponie des Typs A).

Der Richtplan legt zwei Prioritätsebenen für die Eröffnung neuer Deponievolumen des Typs B fest:

1. Erweiterung von bestehenden Anlagen;

2. Eröffnung eines Deponiestandortes als Reserve.

Das in der kantonalen Abfallplanung eingetragene Erweiterungsprojekt der Deponie des Typs B «La Croix» reiht sich in die erste Prioritätsebene ein. Es wird auch in der Abfallplanung des Kantons Waadt aufgeführt.

Die Waadtländer und Freiburger Behörden haben vor der Auflage Stellung zu einem Projekt genommen. Die Stellungnahme zum Grundsatz der Erweiterung ist positiv ausgefallen, auch wenn einige technische Aspekte noch einmal überprüft werden müssen (Lärmschutzmassnahmen).

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das Projekt hat die folgenden räumlichen Auswirkungen:

- › die Erweiterung betrifft ungefähr 0.27 ha Fruchtfolgeflächen;
- › Rodungen im Umfang von 0.58 ha sind erforderlich. Im Umweltverträglichkeitsbericht ist die Wiederaufforstung einer gleichwertigen Fläche vorgesehen;
- › eine bedeutende Geländeänderung wirkt sich potenziell auf die Landschaft aus;
- › der Betrieb erzeugt Lärm für die Nachbarschaft.

Mit Ausnahme der Fälle, in denen im Rahmen etwaiger Änderungen der Ortsplanung oder der Baubewilligungsgesuche Bestimmungen genehmigt werden, muss die Instandsetzung die Rückführung des Standorts zu seiner ursprünglichen Nutzung sicherstellen.

Der dem Einzonungsdossier beiliegende Umweltverträglichkeitsbericht kommt zum Schluss, dass die Auswirkungen ohne nachhaltige und grosse Konsequenzen angemessen kompensiert werden können. Die Kompensationsmassnahmen bestehen in der Gestaltung neuer Hecken und Baumgruppen, der Offenlegung eines Bachs, Massnahmen zur Verhinderung der Ausbreitung von invasiven Pflanzen, der Kompensation von Waldrodungen mit zusätzlicher Neugestaltung der Waldränder sowie der Wiederherstellung des Wildtierkorridors im Vallon de La Croix. Zudem werden Forderungen zur Begrenzung des emittierten Lärms durch Anlagen bestimmt.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Gleichzeitig zur Änderung des Ortsplans unterliegt das Projekt dem Baubewilligungsverfahren.

Angesichts des kantonsübergreifenden Charakters der Deponie unterliegt die Rodungsbewilligung der bundesrechtlichen Vernehmlassung.

Der Umweltverträglichkeitsbericht weist darauf hin, dass die ordnungsgemässe

Durchführung des Bauprojekts und der Umweltmassnahmen vor der Schliessung der Deponie im 2026 einer abschliessenden Konformitätsprüfung unterliegt.



P0206

Deponie des Typs B «Wolperwil» in St. Ursen

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

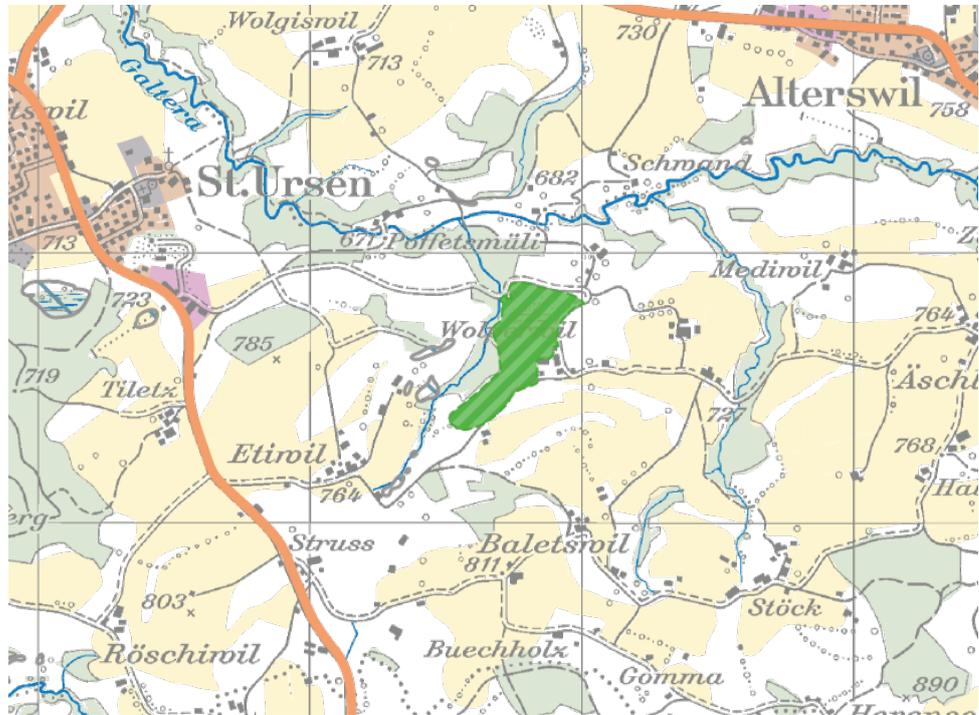
Abfallbewirtschaftung

Materialabbau

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

St-Ursen

ANDERE BETROFFENE STELLE

Gemeindeverband
Region Sense
 Kiesgrubenzone

 Deponiestandort als Reserve

1. Projektbeschreibung

Der Standort Wolperwil ist gegenwärtig eine genutzte Kiesgrube, die als Kiesgrubenzone ausgewiesen ist. Sie ist in der kantonalen Abfallplanung als Deponiereserverstandort für Inertstoffen (Deponie des Typs B) eingetragen, da die Region Sense derzeit über ausreichend Deponievolumen verfügt.

Das verfügbare Volumen ist sehr gross, der in der kantonalen Planung für die Deponien des Typs B berücksichtigte Anteil beträgt jedoch nur 600'000 m³.

Der Richtplan legt zwei Prioritätsebenen für die Eröffnung neuer Deponievolumen des Typs B fest:

1. Erweiterung von bestehenden Anlagen;
2. Eröffnung eines Deponiestandortes zur Reserve.

Das Projekt für die Eröffnung der Deponie des Typs B Wolperwil reiht sich folglich in die zweite Prioritätsebene ein.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Der allgemeine Perimeter des Projekts wird durch die Erweiterung der Kiesgrube festgelegt. Der Standort der Kompartimente der Deponie des Typs B innerhalb dieses Perimeters ist im nördlichen Teil des Standorts geplant. Die Deponie wird im Rahmen der Aufschüttung des aktuellen Abbaustandorts geplant. Infolgedessen hat das Projekt wenig Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Für ein neues Kompartiment einer Deponie des Typs B ist eine Änderung der Ortsplanung (OP) erforderlich (Schaffung eines Perimeters mit besonderen Auflagen oder Änderung der Nutzung mit entsprechender Anpassung des Reglements). Parallel dazu unterliegt das Projekt dem Baubewilligungsverfahren.

Es ist ein Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich.

Mit Ausnahme der Fälle, in denen im Rahmen etwaiger Änderungen des OP oder der Baubewilligungsgesuche (Materialabbau und Deponie) besondere Bestimmungen genehmigt wurden, muss die Instandsetzung die Rückführung des Standorts zu seiner ursprünglichen Nutzung sicherstellen.

Der Bedarf an neuem Deponievolumen des Typs B ist gemäss den Kriterien des Themas «Abfallbewirtschaftung» des kantonalen Richtplans zu begründen.

P0207

Deponie des Typs B «Sur le Mont» in Ménières

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Abfallbewirtschaftung

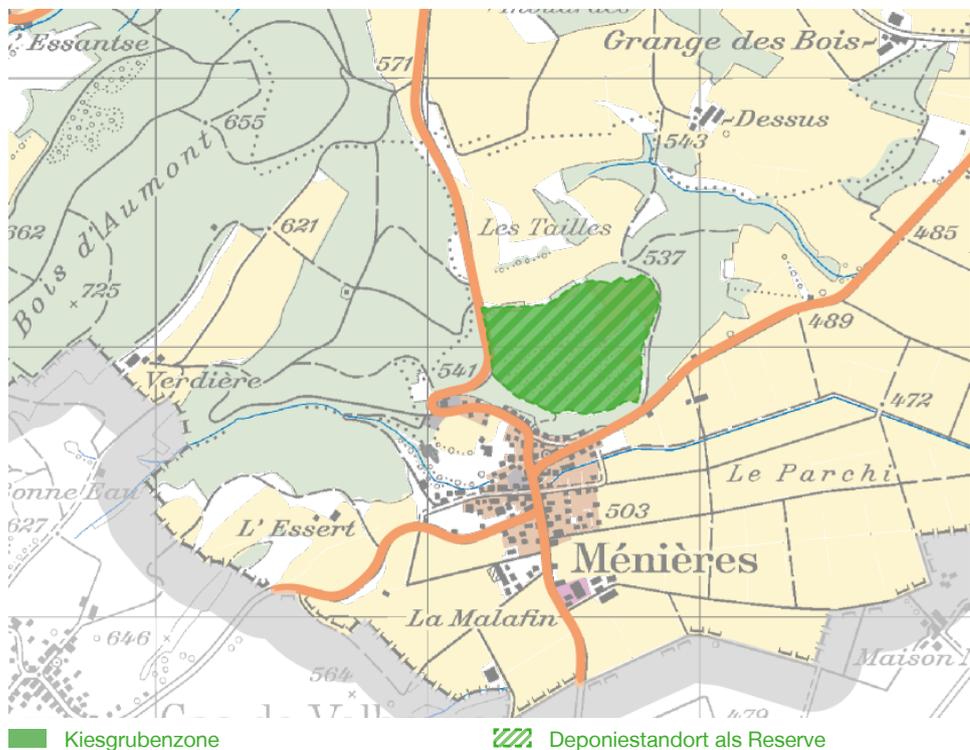
Materialabbau

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Ménieres

ANDERE BETROFFENE STELLE

COREB



1. Projektbeschreibung

Der Standort «Sur le Mont» ist gegenwärtig eine genutzte Kiesgrube und ist als Kiesgrubenzone ausgewiesen. Die Kiesgrube ist in der kantonalen Abfallplanung als Deponiereservestandort für Inertstoffen (Deponie des Typs B) eingetragen. Die Region Broye verfügt derzeit über ausreichend Deponievolumen.

Das im gesamten Betrieb vorhandene Aufschüttungsvolumen ist sehr gross, der in der kantonalen Planung für die Deponien des Typs B berücksichtigte Anteil beträgt jedoch nur 600'000 m³.

Der Richtplan legt zwei Prioritätsebenen für die Eröffnung neuer Deponievolumen des Typs B fest:

1. Erweiterung von bestehenden Anlagen;
2. Eröffnung eines Deponiestandortes als Reserve.

Das Projekt für die Eröffnung der Deponie des Typs B «Sur le Mont» reiht sich folglich in die zweite Prioritätsebene ein.

Der Perimeter des Reservestandorts wird durch die Fläche der derzeit bewilligten

Kiesgrube begrenzt. Der genaue Standort der Kompartimente der Deponie des Typs B innerhalb dieses Perimeters ist hingegen noch nicht bekannt.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das Deponieprojekt ist im Rahmen einer Aufschüttung eines Teils des aktuellen Abbaustandorts geplant und hat dementsprechend keine oder nur wenige Auswirkungen auf die Landschaft und Umwelt.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Nach Änderung des Gemeindebaureglements (GBR) der Gemeinde Ménières ist eine Erweiterung der Deponie des Typs B innerhalb einer Kiesgrubenzone möglich. Eine Anpassung der Ortsplanung (OP) wird nicht verlangt, das Projekt unterliegt dem Baubewilligungsverfahren.

Es ist ein Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich.

Mit Ausnahme der Fälle, in denen im Rahmen der Genehmigung der Änderungen des OP oder der Erteilung der Baubewilligung besondere Bestimmungen beschlossen/gefordert wurden, muss die Instandsetzung die Rückführung des Standorts zu seiner ursprünglichen Nutzung sicherstellen.

Der Bedarf an neuem Deponievolumen des Typs B ist gemäss den Kriterien des Themas «Abfallbewirtschaftung» des kantonalen Richtplans zu begründen.

P0208

Deponie des Typs B «Cheseau-Levrat» in Hauteville

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Abfallbewirtschaftung

Materialabbau

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Hauteville

ANDERE BETROFFENE STELLE

Association régionale la Gruyère



Kiesgrubenzone

Deponiestandort als Reserve

1. Projektbeschreibung

Der Standort Cheseau-Levrat ist gegenwärtig eine genutzte Kiesgrube, die als Kiesgrubenzone ausgewiesen ist. Sie ist in der kantonalen Abfallplanung als Deponiereservestandort für Inertstoffe (Deponie des Typs B) eingetragen, da sie sich in der Nähe der Deponie Villaret befindet, welche derzeit den Bedarf der Region Greyerz abdeckt.

Der Richtplan legt zwei Prioritätsebenen für die Eröffnung neuer Deponievolumen des Typs B fest:

1. Erweiterung von bestehenden Anlagen;
2. Eröffnung eines Deponiestandortes als Reserve.

Die Projekteröffnung der Deponie des Typs B «Cheseau-Levrat» findet entsprechend in der zweiten Prioritätsebene statt.

Das zur Verfügung stehende Volumen beschränkt sich auf einen Teil der Kiesgrube, namentlich angesichts der Anforderungen an den Standort, gemäss Anhang 2 der Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (VVEA), die

D

nicht im gesamten Perimeter eingehalten werden. Der genaue Perimeter ist indes noch nicht klar festgelegt. Dieses Volumen wird in der kantonalen Planung hinsichtlich der Deponien des Typs B berücksichtigt.

Der allgemeine Perimeter des Projekts wird durch die Kiesgrubenzone begrenzt. Der genaue Standort des Kompartiments der Deponie des Typs B innerhalb dieses Perimeters ist hingegen noch nicht bekannt.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Deponie ist im Rahmen der Aufschüttung des aktuellen Abbaustandorts geplant und hat daher kaum Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Für ein Kompartiment einer Deponie des Typs B könnte sich eine Änderung der Ortsplanung (OP) als erforderlich erweisen (Schaffung eines Sektors mit besonderen Auflagen oder Änderung der Nutzung mit entsprechender Anpassung des Reglements). Parallel dazu untersteht das Projekt dem Baubewilligungsverfahren.

Es wird ein Umweltverträglichkeitsbericht verlangt, falls die Gesamtkapazität (d.h. die aktuelle Kapazität und die Kapazität der Erweiterung werden addiert) 500'000 m³ erreicht. Ist dies nicht der Fall, kann eine Umweltverträglichkeitsnotiz verlangt werden.

Mit Ausnahme der Fälle, in denen im Rahmen der Genehmigung der Änderungen des OP oder der Erteilung der Baubewilligung besondere Bestimmungen verlangt wurden, muss die Instandsetzung die Rückführung des Standorts zu seiner ursprünglichen Nutzung sicherstellen.

Der Bedarf an neuem Deponievolumen des Typs B ist gemäss den Kriterien des Themas «Abfallbewirtschaftung» des kantonalen Richtplans zu begründen.

P0209

Deponie des Typs D «Châtillon» in Hauterive

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Abfallbewirtschaftung

Archäologische Stätten

Natur und Landschaft

Waldabstand

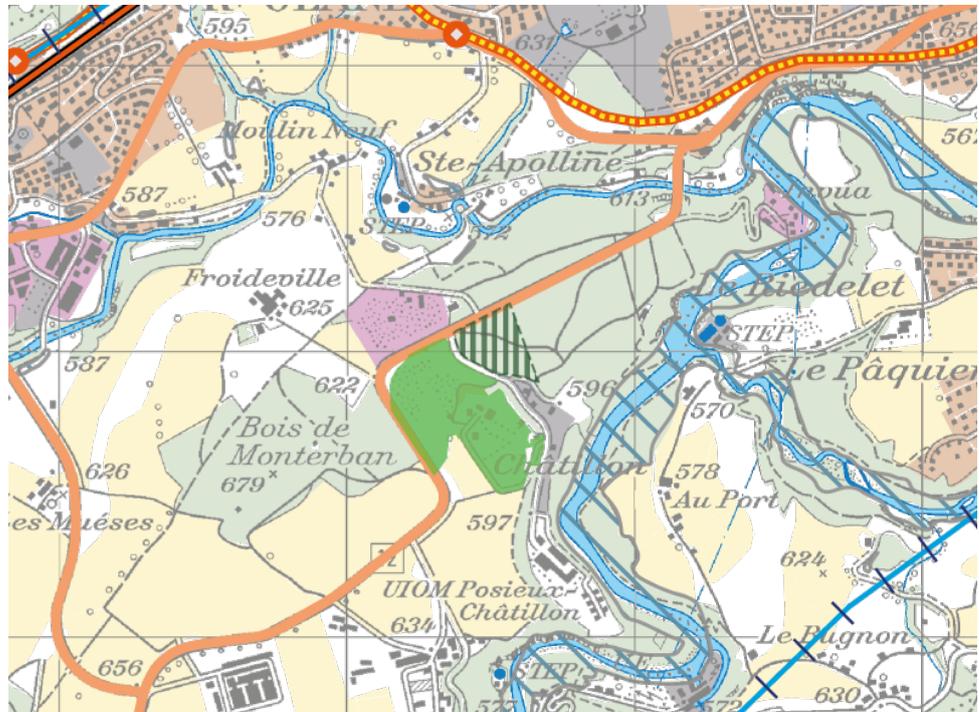
Materialabbau

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Hauterive

ANDERE BETROFFENE STELLE

Stadt Freiburg



■ Deponiezone

■ Erweiterung der Deponie - neuer Abschnitt

1. Projektbeschreibung

Die Auffüllung der Deponie der Typen D und E von Châtillon wird 2027 abgeschlossen sein. Aus diesem Grund zieht die Stadt Freiburg als Betreiberin der Deponie eine Erweiterung im Nordosten der aktuellen Deponie in Betracht. Das Projekt wäre auf eine Deponie des Typs D beschränkt und sieht eine Fläche von 300'000 m² mit einem nutzbaren Volumen von rund 700'000 m³ für die Ablagerung von Abfall vor. Im Rahmen der Ausbaurbeiten könnte zudem ein vergleichbares Volumen Kies abgebaut werden.

Bevor das weitere Vorgehen beschlossen werden kann, muss die Zweckmässigkeit einer allfälligen Erweiterung mit einer Studie mittels Mehrfachkriterien abgeklärt werden.

2. Begründung des Standortes

Das Projekt wird damit begründet, dass ein Teil der bestehenden Infrastrukturen weitergenutzt werden kann und dass der Standort in der Nähe der Kehrichtverbrennungsanlage (KVA) der SAIDEF AG liegt. Die KVA ist der wichtigste Lieferant von Abfällen des Typs D und wird nach der Schliessung der aktuellen Deponie keinen Ablagerungsstandort für Rostasche mehr haben, wenn das Projekt nicht verwirklicht wird.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grössere Beschränkungen wurden festgestellt:

- Laut ersten Abklärungen werden die geologischen und hydrogeologischen Bedingungen nach Anhang 2 der Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (VVEA) nicht erfüllt wegen des Vorhandenseins von nutzbarem Grundwasservorkommen im vorgesehenen Perimeter;
- Der vorgesehene Standort weist eine Stätte von höchster archäologischer Bedeutung auf. Er befindet sich in einem archäologischen Schutzperimeter im Sinne von Artikel 72 RPBG, in dem es archäologische Hinterlassenschaften von internationaler Bedeutung gibt;
- Der Sektor liegt in einem Gebiet, das möglicherweise eine Landschaft von kantonaler Bedeutung mit Bezug auf die Saaneschlucht darstellt (Abklärung im Gang). Er ist zudem Teil des Bewirtschaftungsplans der Kleinen Saane;
- Der Sektor ist auch in einem Waldgebiet.

Für die Volumen der Deponie des Typs D und die Anlagen zur Schlacken- und Flugascheaufbereitung vor der Ablagerung (Rückgewinnung von Metallen) ist eine interkantonale Koordination nötig.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Verwirklichung einer Zweckmässigkeitsstudie mittels Mehrfachkriterien durch die Stadt Freiburg.

P0210

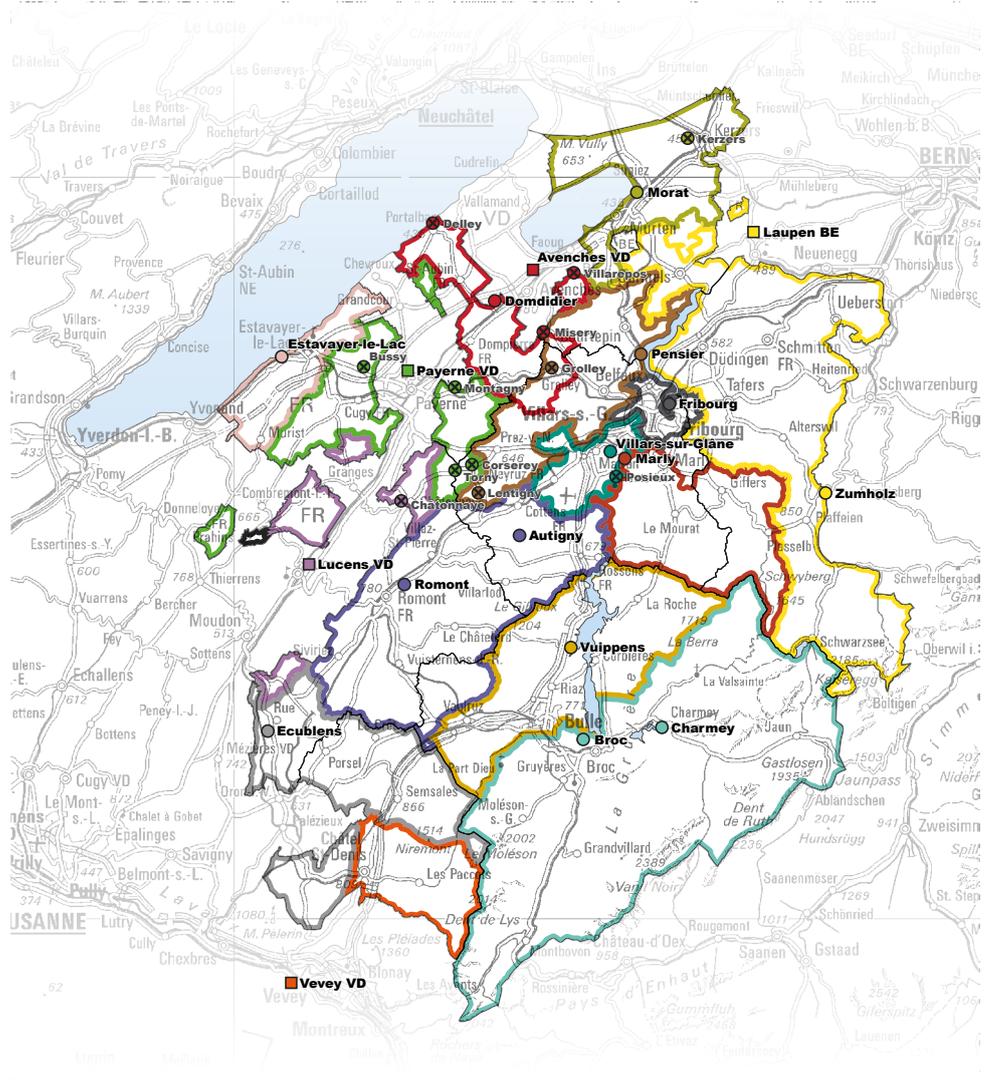
Zusammenlegung der Abwasserreinigung in einer begrenzten Anzahl bestehender Abwasserreinigungsanlagen

STAND DER KOORDINATION
 Vororientierung und Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDENES THEMA
 Entwässerung und Abwasserreinigung

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST
 Alle Gemeinden

ANDERE BETROFFENE STELLEN
 Alle Regionalverbände und Agglomerationen des Kantons



Abwassersammel-Perimeter (zentrale ARA)

- ▬ Untere Saane (Villars-sur-Glâne)
- ▬ Broye Standort Avenches (Avenches VD oder Domdidier)
- ▬ Broye Standort Ecublens (Ecublens)
- ▬ Broye Standort Lucens (Lucens VD)
- ▬ Broye Standort Payerne (Payerne VD)
- ▬ Châtel-Saint-Denis (Vevey VD)
- ▬ Freiburg (Freiburg)
- ▬ Ärgera (Marly)
- ▬ Obere Glane (Autigny und/oder Romont)
- ▬ Oberes Greyerz (Broc)
- ▬ Greyerzersee (Vuippens)
- ▬ Neuenburgersee (Estavayer-le-Lac)
- ▬ Prévondavaux (Prévondavaux)
- ▬ Seeland (Murten)
- ▬ Sense (Laupen BE)
- ▬ Sonnaz-Crausaz (Pensier)

ARA

- Zentrale ARA von kantonaler Bedeutung
- ◻ Zentrale ausserkantonale ARA
- ⊗ Mittelfristig aufzuhebende ARA



1. Projektbeschreibung

Im Kanton Freiburg gibt es 25 zentrale Abwasserreinigungsanlagen (ARA). Fast zwei Drittel davon sind Anlagen mit kleinerer oder mittlerer Kapazität. Die Effizienz der letzteren ist im Allgemeinen weniger gut als jene der grossen ARAs, obwohl ihre Betriebskosten und ihren Einfluss auf den Boden höher sind. Dementsprechend muss die Abwasserbehandlung im Rahmen des Möglichen auf eine reduzierte Anzahl bestehender ARAs zusammengelegt werden.

2. Begründung des Standortes

Die Planung von ARAs erfolgt in zwei Etappen. Zunächst wurden auf Ebene der Abwassersammel-Perimeter Studien durchgeführt, um Folgendes festzulegen:

- › der ungefähre Standort der zu erhaltenden ARAs und die anzuschliessenden Perimeter;
- › die aufzuhebenden ARAs;
- › die gestaffelte Planung der Massnahmen.

Diese Studien haben die folgenden Kriterien analysiert, um die beste Lösung für die Abwasserreinigung zu bestimmen: Verbesserung der Gewässerqualität, Investitions- und Unterhaltskosten, Energieverbrauch, Verfügbarkeit von Grundstücken.

Diese Etappe führte zur Erkenntnis, dass auf dem gesamten Kantonsgebiet 11 regionale ARAs zu erhalten sind. Sie müssen kurz- oder mittelfristig vergrössert werden, um das Abwasser aller ausgewiesenen Perimeter aufbereiten und auf das starke Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum des Kantons antworten zu können. Zudem müssen sie ihre Aufbereitung an die aktuellen Anforderungen anpassen und fortan Mikroverunreinigungen behandeln.

Die übrigen ARAs werden schrittweise aufgehoben und ihr Einzugsgebiet an die regionalen ARAs angeschlossen. In den meisten Fällen werden die ARAs teilweise aufgehoben. Es ist nämlich erforderlich, einige Becken für die zwischenzeitliche Lagerung des Abwassers in Hinblick auf seinen Transport in Richtung der regionalen Abwasserreinigungsanlagen oder im Blick auf deren Umnutzung bei der Aufbereitung des Regenwassers in Betrieb zu halten.

Die Koordination der Studien und Arbeiten zwischen sämtlichen Gemeinden jedes einzelnen Perimeters ist unerlässlich, um die definierten Ziele der Zusammenlegung zu erreichen, unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der nötigen Massnahmen für jede der 25 aktuellen ARAs.

Die 11 regionalen ARAs, die nach dem gegenwärtigen Überlegungsstand zu erhalten sind, sind mit dem anzuschliessenden Perimeter und den aufzuhebenden ARAs untenstehend aufgeführt. Die ARA Murten, in einem fortgeschrittenen Stadium, ist Gegenstand eines separaten Projektblatts.

Zu erhaltene ARA		Perimeter	Aufzuhebende ARA	ARA, bei der die Aufhebung noch evaluiert werden muss	Stand der Koordination
1	Murten	Seeland	Kerzers		Festsetzung
2	Domdidier	Broye-Standort Avenches	Villarepos, Misery, Grolley, Delley		Zwischenergebnis
3	Pensier	Sonnaz-Crausaz	-		Zwischenergebnis
4	Autigny	Haute Glâne	-	Romont	Zwischenergebnis
5	Estavayer-le-Lac	Neuenburgersee	-		Zwischenergebnis
6	Broc	Oberer Greyerzbezirk	-	Charmey	Zwischenergebnis
7	Ecublens	Broye-Standort Ecublens	-		Zwischenergebnis
8	Vuippens	Greyerzersee	-		Zwischenergebnis
9	Marly	Ärgera	-		Zwischenergebnis
10	Villars-sur-Glâne	Untere Saane	Posieux		Zwischenergebnis
11	Fribourg	Freiburg	-		Zwischenergebnis
	Payerne (VD)	Broye-Standort Payerne	Bussy, Torny, Corserey, Montagny		Zwischenergebnis
	Lucens (VD)	Broye-Standort Lucens	Chatonnaye		Zwischenergebnis
	Laupen (BE)	Sense	-	Zumholz	Vororientierung
	Vevey (VD)	Vevey VD	-		Zwischenergebnis

Soweit möglich sind unbedingt die bestehenden Infrastrukturen zu nutzen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

In der zweiten Etappe ist für jede der 11 gewählten ARAs zu prüfen, ob eine Vergrösserung der ARA unter Berücksichtigung der potenziellen Auswirkungen auf die folgenden Elemente möglich ist:

1. Grundwasserschutzzonen und -perimeter;
2. Gewässerraum;
3. Fruchtfolgeflächen;
4. Ausgeschiedene Waldflächen;

5. Naturschutzperimeter (gemäss eidgenössischen und kantonalen Inventaren);
6. Wildtierkorridore (gemäss eidgenössischen und kantonalen Inventaren);
7. Landschaftsschutzperimeter;
8. Archäologische Schutzzone;
9. Gemäss Ortsplanung vorgesehene Nutzung;
10. Lärm- und Geruchsbelästigungen.

Diese Analysen werden von den Auftragnehmenden durchgeführt, die die Einschätzung der Machbarkeit und der Vergrößerung dieser ARAs beauftragten.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Diese Analysen werden von den Auftragnehmenden durchgeführt.

- › Vorschlag von Massnahmen, um die notwendige Landbeanspruchung zu begrenzen;
- › Analyse von mehreren Standorten: falls die räumlichen Auswirkungen für die Vergrößerung der bestehenden ARAs zu gross sind;
- › Abwägung der Interessen;
- › Bestätigung der notwendigen Landbeanspruchung: Konsultation der eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Stellen;
- › Erstellung eines spezifischen Projektblatts im kantonalen Richtplan;
- › gegebenenfalls Änderung der Ortsplanung, mit gleichzeitigem Baubewilligungsbesuch und Umweltverträglichkeitsprüfung.

P0211

Zusammenlegung der Abwasserreinigung in der Abwasserreinigungsanlage Murten

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Entwässerung und Abwasserreinigung

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Muntelier



Standort ARA

1. Projektbeschreibung

Im Kanton Freiburg gibt es 25 zentrale Abwasserreinigungsanlagen (ARA). Der Kanton plant, diese Zahl auf 11 ARAs zu reduzieren. Die Evaluation hat die folgenden Kriterien berücksichtigt: Verbesserung der Gewässerqualität, Investitions- und Unterhaltskosten, Energieverbrauch und Verfügbarkeit von Grundstücken.

Die Abwasserreinigungsanlage von Murten, die sich in der Gemeinde Muntelier befindet, gehört zu den 11 zu erhaltenden ARAs.

Die geplante Vergrößerung der ARA Murten betrifft die Kapazität und die Art der Aufbereitung (Behandlung von Mikroverunreinigungen) und nicht die flächenmässige Vergrößerung. Voraussichtlich wird die Höhe eines oder mehrerer Gebäude durch die vom Gemeindebaureglement erlaubten Grenzen erhöht. Das gegenwärtig erarbeitete Detailprojekt wird diesen Aspekt präzisieren.

Die Erhaltung und Vergrößerung der ARA Murten schliesst die Aufhebung der ARA Kerzers ein. Ein Teil der Becken der ARA Kerzers bleiben trotzdem erhalten und werden für die Lagerung und die Aufbereitung von Regenwasser genutzt.

› Siehe Projektblatt «Zusammenlegung der Abwasserreinigung in einer begrenzten Anzahl bestehender Abwasserreinigungsanlagen»

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Gemeinde Kerzers

Abwasserverband Region Kerzers

Abwasserverband Region Murten

Abwasserverband Seeland Süd

Die Vergrößerung der ARA Murten und der Anschluss des Einzugsgebiets der ARA an diese Anlage sollten bis Ende 2023 fertiggestellt sein.

2. Begründung des Standortes

Um den genaueren Standortort des Projekts zu bestimmen, wurden 5 Standorte in der Region Seeland Süd miteinander verglichen. Dabei wurden die Auswirkungen auf die folgenden Elemente analysiert:

- › Gewässerschutzzonen;
- › Gewässerraum;
- › Fruchtfolgeflächen;
- › ausgeschiedene Waldflächen;
- › Naturschutzperimeter (gemäss eidgenössischen und kantonalen Inventaren);
- › Wildtierkorridore (gemäss eidgenössischen und kantonalen Inventaren);
- › Landschaftsschutzperimeter;
- › archäologische Schutzzone;
- › gemäss Ortsplanung (OP) vorgesehene Nutzung;
- › Lärm- und Geruchsbelästigungen.

Es wurde nachgewiesen, dass der Standort der bestehenden Anlage in Murten die beste Lösung ist. Die Studie hat jedoch ergeben, dass die Grundfläche der ARA aufgrund zu grosser Auswirkungen nicht erweitert werden kann. Infolgedessen wurde eine in Bezug auf die Bodennutzung wirtschaftlichere Variante für die Vergrößerung gewählt, mit Behandlungsvorgehen, die an diese Problematik angepasst sind.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Dieses Vorprojekt ermöglicht es, Konflikte mit dem Wald und dem Naturschutzperimeter zu vermeiden. Die notwendigen Massnahmen werden getroffen, um die Lärm- und Geruchsemissionen an die rechtlichen Anforderungen anzupassen.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die folgenden Etappen haben bereits stattgefunden:

- › Beurteilung der potenziellen Konflikte;

- › Vorschläge für Massnahmen, um die notwendige Landbeanspruchung zu begrenzen;
- › Analyse von mehreren Standorten;
- › Interessenabwägung;
- › Validierung/Bestätigung der notwendigen Landbeanspruchung.

Das Bundesamt für Umwelt, der Kanton (Amt für Natur und Landschaft, Amt für Umwelt und Amt für Wald, Wild und Fischerei) und die Gemeinde Muntelier haben die Durchführbarkeit dieses Vorprojekts bestätigt.

Das Projekt bedarf keiner Änderung der OP.

Es ist ein Baubewilligungsgesuch erforderlich.

Dem Baubewilligungsgesuch ist ein Umweltverträglichkeitsbericht beizulegen.

P0301

Biomassenzentrum und Energiepark Galmiz

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Energie aus Holz und anderer Biomasse

Energienetze

Abfallbewirtschaftung

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Galmiz

ANDERE BETROFFENE STELLE

Verband der Gemeinden des Seebezirks



Aktueller / Geplanter Perimeter

Localisation provisoire du CAD de Sugiez

1. Projektbeschreibung

Die Kompostieranlage Seeland AG ist seit 1991 in Betrieb. Sie befindet sich nördlich des Chablaiswaldes, an der Kantonsstrasse zwischen Murten und Sugiez, abseits des Siedlungsgebiets.

Die Kompostieranlage wird von 45 Partnergemeinden der Kantone Freiburg, Bern und Neuenburg beliefert. Insgesamt nimmt sie kompostierbare Abfälle von 71'000 Einwohnerinnen und Einwohner entgegen, – das entspricht letztlich 30'000 Tonnen Biomasse pro Jahr. Das Projekt ist von überkantonaler Bedeutung.

Das Projekt entwickelte die Kompostieranlage Seeland AG, die die Erweiterung der bestehenden Kompostieranlage plant, so dass sie in ein Biomassenzentrum mit Energiepark umgewandelt wird. Die Ziele sind:

- > die Herstellung von Kompostprodukten (ist heute bereits der Fall);
- > die Inbetriebnahme einer Vergärungsanlage für Biomasse, um Energie zu produzieren;

- › die Verarbeitung von Nahrungsmitteln und Nahrungsmittelresten aus dem Gastgewerbe sowie die Verarbeitung abgelaufener Produkte aus Supermärkten.

Das Projekt sieht eine zusätzliche Kapazität von 45'000 Tonnen vor, das wären 75'000 Tonnen Biomasse, die pro Jahr umgewandelt würden.

Das Projekt erfordert einen neuen Zugang.

Eine erste Projektversion wurde durch die kantonalen Amtsstellen negativ begutachtet, da sie die Standortwahl nicht ausreichend begründete und weil beurteilt wurde, dass die ökologischen und landschaftlichen Belastungen zu gross seien. Diese erste Version umfasste auch die Verarbeitung von Holz und Inertstoffen. Nach Gesprächen über den Umfang des Projektes wurde auf Letztere verzichtet.

Die Spezialzone umfasst derzeit 1.75 ha und würde schliesslich auf 6.6 ha erweitert.

2. Begründung des Standortes

31 Standorte wurden für die Ansiedlung dieser Aktivität bewertet. 12 Standorte fielen bereits nach einer ersten Beurteilung weg. Schliesslich wurden 4 Standorte vertieft analysiert. Nach einer Evaluation des Kantons von möglichen Standorten im See- und im Broyebezirk kam er zum Schluss, dass sich der aktuelle Standort der Kompostieranlage am besten unter der Bedingung eignet, dass das Projekt auf die Umwandlung von Inertstoffen verzichtet und die Projektfläche auf das Nötigste begrenzt wird.

Dieser Energiepark und das Biomassenzentrum sind aus folgenden Gründen ideal gelegen:

- › sie entsprechen der Fortsetzung der bestehenden Kompostieranlage;
- › sie befinden sich in der Nähe von Sugiez; die obligatorische Abwärmenutzung gemäss Energiegesetzgebung ist somit möglich;
- › sie befinden sich in der Nähe von Gemüseanbaugebieten, die eine wichtige Abfallquelle darstellen;
- › sie präsentieren den Vorteil die Belästigungen zu reduzieren;
- › sie verfügen über hervorragende Bedingungen der Erreichbarkeit von den verschiedenen Zulieferregionen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das gesamte Projekt erstreckt sich auf Fruchtfolgeflächen.

Der Standort liegt in der Nähe eines Wasser- und Zugvogelreservates, einem Auengebiet nationaler Bedeutung sowie eines Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung. Er grenzt an die Pufferzone des Waldes und befindet sich innerhalb des archäo-

logischen Perimeters rund um den Murtensee. Der Einfluss auf das archäologische Erbe muss auf ein Minimum beschränkt werden.

Das Projekt unterliegt einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Genehmigungsdossier muss folgende Elemente enthalten:

- › den Nachweis, dass die Zonenerweiterung so weit wie möglich eingeschränkt wurde und die geplante Bodennutzung optimal ist;
- › den Nachweis, dass die Gestaltungen der Fauna erlauben werden, den Sektor zu durchqueren;
- › den Nachweis, dass der angrenzende Teil des Chablaiswaldes und die Pufferzone des Waldes erhalten bleiben;
- › den Nachweis, dass Massnahmen für eine gute Integration in die sensible Landschaft getroffen worden sind;
- › den Nachweis, dass die Abwärme vollständig wiederverwertet wird;
- › ein Entwässerungskonzept;
- › Ausgleichsmassnahmen, die gleichzeitig mit der Genehmigung der Einzonung umgesetzt werden müssen.

Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion ersucht zudem den Bund, bei der Sanierung der Strasse von Murten nach Ins Wildtierkorridore einzurichten, da es in der Umgebung häufig zu Unfällen mit Wildtieren kommt.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Vorhaben wurde als Projekt von regionalem Interesse in den regionalen Richtplan des Seebezirks aufgenommen.

Das Projekt erfüllt die Vorgaben der kantonalen Abfallplanung des Kantons Freiburg.

Um den Bedarf und die optimale Bodennutzung nachzuweisen sowie die Behandlung des Zugangs, wird ein Detailbebauungsplan gleichzeitig zum Einzonungsdossier erarbeitet.

Eine Koordination mit dem Projekt für eine Fernwärmanlage in Sugiez ist zu gewährleisten.

Eine Koordination mit der Planung des Projekts «Zentrum für Gemüseproduktion und -verarbeitung im Seeland» ist sicherzustellen.

Eine Koordination zwischen den verschiedenen betroffenen Akteuren ist durch die Aufwertung der Abwärme sicherzustellen.

› Siehe Projektblatt «Zentrum für Gemüseproduktion und -verarbeitung im Seeland»



P0302

Verdichtung der Arbeitszone in Givisiez

STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

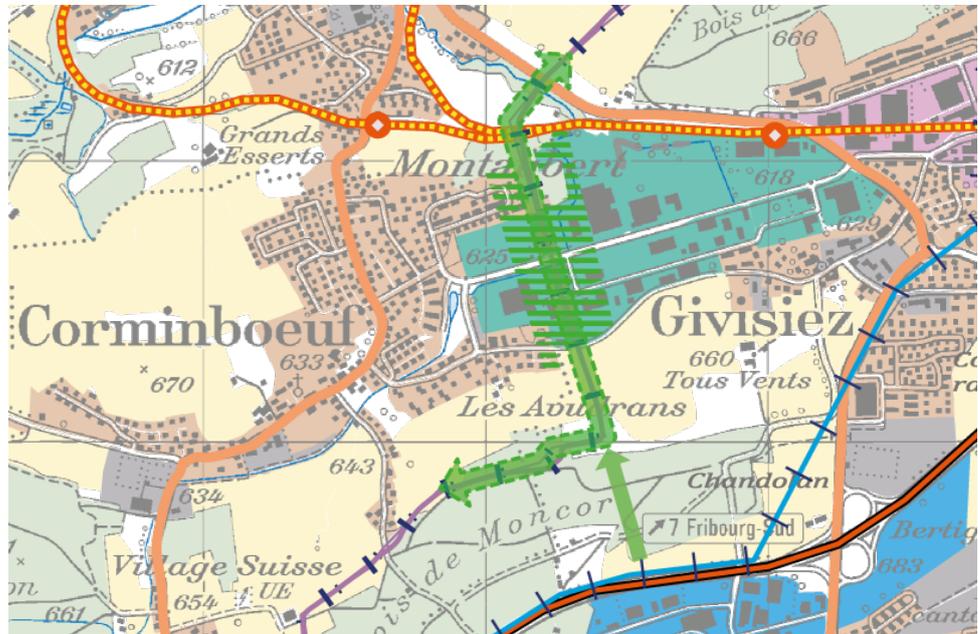
DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Störfälle

Verdichtung und Aufwertung

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

Energienetze



◆◆◆ Gasleitungsverlauf (vergraben)
 → Rohrbohrungsverlauf (Rodung)

▬ Einflussbereiche Gasleitung

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Givisiez

Corminboeuf

ANDERE BETROFFENE STELLEN

BFE

Agglomeration Freiburg

1. Projektbeschreibung

Seit den 1970er-Jahren führt eine Hochdruck-Gasleitung durch die Arbeitszone von Givisiez und Corminboeuf. Auch wenn die Gasleitungen erst seit 2013 ausdrücklich der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StfV) unterstellt sind, wurden bereits im Laufe der 2000er Jahre verschiedene Bauprojekte in dieser genehmigten Bauzone aufgrund der Risikoproblematik abgelehnt. Der Staatsrat hat deshalb den Bund und die Besitzenden der Gasleitungen gebeten, eine Verlegung des Verlaufs der Gasleitung zu prüfen.

Im jetzigen Zustand erschwert das Vorhandensein der Gasleitung die Verdichtung der Arbeitszone merklich. Eine verstärkte Nutzung der Zone würde aber dem Grundsatz des Raumplanungsgesetzes gerecht, der vorsieht, dass die Besiedlung auf bebautem Gebiet konzentriert werden soll. Die aktuellen kantonalen Reserven an Arbeitszonen ermöglichen eine Abdeckung des Bedarfs bis etwa 2035, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die bestehenden Arbeitszonen auch optimal genutzt werden können. Entsprechend ist eine Verdichtung dieses Bereichs von entscheidender Bedeutung. Gemäss dem Freiburger Agglomerationsprogramm der 3. Generation stellt er einen strategischen Agglomerations-Standort dar und ist darüber hinaus auch als kantonale Arbeitszone im vorliegenden Richtplan erfasst. Er entspricht bereits den Kriterien für eine Arbeitszone von kantonalen Bedeutung, gemäss dem in 2002 genehmigten Richtplan.

2. Begründung des Standortes

Aus finanziellen Gründen bevorzugen die Gasunternehmen die Gasleitung zur Risikoverminderung eher nicht verlegen, sondern tiefer in den Boden vergraben. Mit Hilfe des Rohr-in-Rohr-Verfahrens soll die Gasleitung neu in einer Tiefe von etwa 15 m verlaufen. Der Kanton kann dieser Lösung zustimmen, sofern der Bund unter dem Blickwinkel der StFV die Konformität bestätigt und die Auswirkungen akzeptiert und dadurch eine Verdichtung in diesem Sektor trotzdem möglich wird.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Der Umweltverträglichkeitsbericht muss die betroffenen Umweltaspekte, namentlich den Wald, die Hecken, die Archäologie und den Bodenschutz untersuchen.

Die Besitzenden der Gasleitung müssen nachweisen, dass das Risiko durch das Vergraben der Gasleitung vermindert wird, um die Zone ohne Einschränkungen verdichten zu können. Der Kanton möchte, dass der Gewinn hinsichtlich des Beschäftigungswachstums belegt wird und sich dem, was bei einer Verlegung des Verlaufs erzielt würde, annähert.

Darüber hinaus muss in den Augen des Kantons – insofern, als mit einer Verlegung der Leitung auch die Problematik des gegenwärtigen Verlaufs durch eine Wohnzone in Avry derselben Gasleitung gelöst werden kann – diese Frage im Planbewilligungsdossier behandelt werden.

Bei der Entwicklung des Sektors muss die zukünftige Umfahrungsstrasse von Givisiez, beziehungsweise, die Verlängerung von der Tiguellet-Brücke bis zur Autostrasse berücksichtigt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Gasleitungen sind Gegenstand eines bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens. Die Kantone werden konsultiert. Ein Plangenehmigungsgesuch wurde beim Bundesamt für Energie (BFE) eingereicht.

Dem Umweltverträglichkeitsbericht muss eine Risikostudie gemäss StFV beigelegt werden.

Ein vorübergehendes Rodungsverfahren des Moncor-Waldes entlang dem Verlauf der Gasleitung ist für die Arbeiten notwendig. Während der Umsetzungsphase ist eine Rodungsfläche von insgesamt 4'367 m² vorgesehen.

Im Tiguellet-Wald wird für den Abbau, aufgrund der Nachteile für den Wald, die Obergrenze des Abbaus auf 175 m² beschränkt. Ein Ausnahmegesuch für eine Leitung in der Bauzone ist notwendig (das Projekt übersteigt eine Tiefe von 4 Metern und bietet keinen Zugang zur Leitung).

Ein Ausnahmegesuch für die Bewaldung ausserhalb des Waldes ist gemäss dem Gesetz über den Natur- und Heimatschutz für die Hecken notwendig.

P0303

Tiefengeothermieanlage in der Agglomeration

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Erdwärme

Bewirtschaftung des Untergrunds

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Avry

Belfaux

Corminboeuf

Düdingen

Freiburg

Givisiez

Granges-Paccot

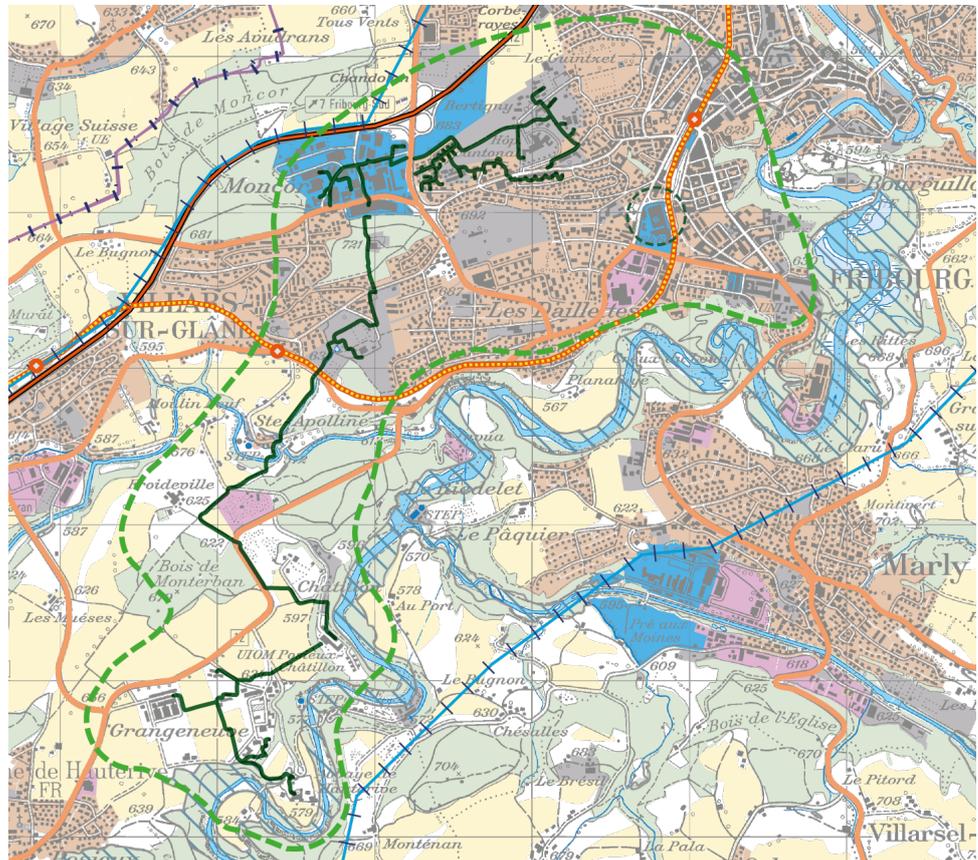
Marly

Matran

Villars-sur-Glâne

ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration Freiburg



- - - Geplanter Fernwärmeperimeter Freiburg
 ○ Standort blueFACTORY
— Geplantes Fernwärmenetz Freiburg

1. Projektbeschreibung

Ein Tiefengeothermieprojekt in der Agglomeration würde einen bedeutenden Beitrag leisten an:

- > die Energiestrategie 2050 des Bundes, strebt die Erhöhung der Erzeugung von thermischer und elektrischer Energie aus einheimischen erneuerbaren Energien an;
- > die Energiestrategie des Kantons, strebt an, bis 2030 200 GWh Strom aus einheimischen erneuerbaren Energien zu produzieren.

Basierend auf dem derzeitigen geologischen Wissensstand, würde sich der Standort blueFACTORY (ehemalige Cardinal-Brauerei) nahe dem Stadtzentrum von Freiburg für den Bau einer Tiefengeothermieanlage gut eignen. Zusätzliche Studien müssen dies jedoch noch bestätigen.

Gegenwärtig kann die Realisation dieser Anlage an einem anderen Standort der Freiburger Agglomeration, der möglicherweise in Bezug auf die Verwerfungszonen besser gelegen ist, indes nicht ausgeschlossen werden, zumal die Wärme durch ein bestehendes Wärmenetz (z.B. Fricad) verwertet werden könnte.

Eine Erzeugung von ungefähr 30 GWh Wärme und 4 bis 20 GWh Strom ist geplant. Auch wenn es derzeit noch nicht möglich ist, die Tiefe der geothermischen Bohrungen genau zu bestimmen, so wird diese zwischen 3'000 und 4'500 m betragen.

2. Begründung des Standortes

Die bis heute durchgeführten Studien deuten darauf hin, dass der Untergrund der Freiburger Agglomeration relativ günstige geologische Bedingungen aufweist und der Standort blueFACTORY ein idealer Ort für Bohrungen wäre.

Der Standort blueFACTORY weist die folgenden Vorteile auf:

- › es wäre nicht unbedingt ein Aufbrechen der Gesteinsschichten notwendig, um die Wasserzirkulation in den Schichten zu ermöglichen;
- › die angezapfte Temperatur würde die Produktion von Elektrizität und Wärme erlauben, die durch ein bestehendes Fernwärmenetz verwertet werden könnten;
- › eine sicherlich sehr grosse Menge an Energie könnte dem Standort blueFACTORY (CO₂-neutraler Standort) zugeführt werden, mit einem vorhandenen Überschuss, um andere Gebäude der Stadt Freiburg über ein Fernwärmenetz zu heizen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die potenziellen Risiken sind die Folgenden:

- › Belästigungen während den Bohrungen;
- › seismische Aktivität (die vorgesehene Hydrothermaltechnik, die auf ein Netz von kleinen Klüften zielt, entspricht einem vorsichtigen Vorgehen, das an vielen Standorten angewandt wurde, ohne offenkundige seismische Aktivitäten zu erzeugen);
- › Beeinträchtigung des Grundwassers (mit einer adäquaten Bautechnik sowie einer strikten Überwachung bei der Umsetzung sollte dieses Risiko begrenzt werden können).

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Basierend auf den bestehenden Seismiklinien wurden zwei sich auf dem Standort blueFACTORY kreuzende geologische prospektive Bohrungen gebaut. Diese zwei Profile widerspiegeln die neusten Erkenntnisse zu den geologischen Strukturen in dieser Zone bis zu einer Tiefe von 4 km. Im Rahmen der Vorprojektphase werden zusätzliche Studien nötig sein, um die Art des Gesteins und ihr Zerklüftungsgrad im näheren Perimeter der Agglomeration näher bestimmen zu können. Diese Studien werden es erlauben, die zu diesem Zeitpunkt positiven Indizien (Art des Gesteins, ideale Tiefe, Zerklüftungsgrad) zu bestätigen oder zu entkräften, das Erdbebenrisiko zu bestimmen und – falls sich die positive Prognose bestätigt – den besten Standort oder die besten Standorte für die Bohrungen zu bestimmen. Dazu wird in einem nächsten Schritt eine seismische Messkampagne in der Freiburger Agglomeration durchgeführt.

Anschliessend, falls sich die Realisierbarkeit einer Tiefengeothermieanlage bestätigen sollte, könnten die weiteren Arbeiten in verschiedenen Etappen durchgeführt werden, die nachstehend kurz beschrieben werden:

- › Fertigstellung des Projekts;
- › Realisierung eines Umweltverträglichkeitsberichts;
- › Anwendung von geeigneten Verfahren für die Realisierung des Projekts;
- › Durchführung einer Versuchsbohrung;
- › Einsatz einer Dipolantenne und Realisierung der Oberflächenanlagen.

Bereits jetzt ist es notwendig, auf dem Standort blueFACTORY eine ausreichend grosse unbebaute Fläche zu erhalten, um die Ansiedlung der Baustelle zu ermöglichen, für den Fall, dass der Standort beibehalten werden soll.

Jede der oben erwähnten Etappen bedingt eine Koordination mit den betroffenen Politikbereichen sowie mit den verschiedenen Akteuren auf dem Markt. Die folgenden Elemente sind namentlich betroffen:

- › die Raumplanung;
- › die Bauten (bestehende Gebäude);
- › die oberirdischen Infrastrukturen;
- › der Untergrund und das Grundwasser;
- › die Eigentümer der Energienetze (Wärme und Strom).

Dieses Projekt bedarf keiner besonderen Koordination mit einem anderen Kanton.

P0304

Wasserkraftanlage «Schiffenen-Murten»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Wasserkraft

Oberflächengewässer

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Meyriez

Murten

Courgevaux

Cressier

Gurmels

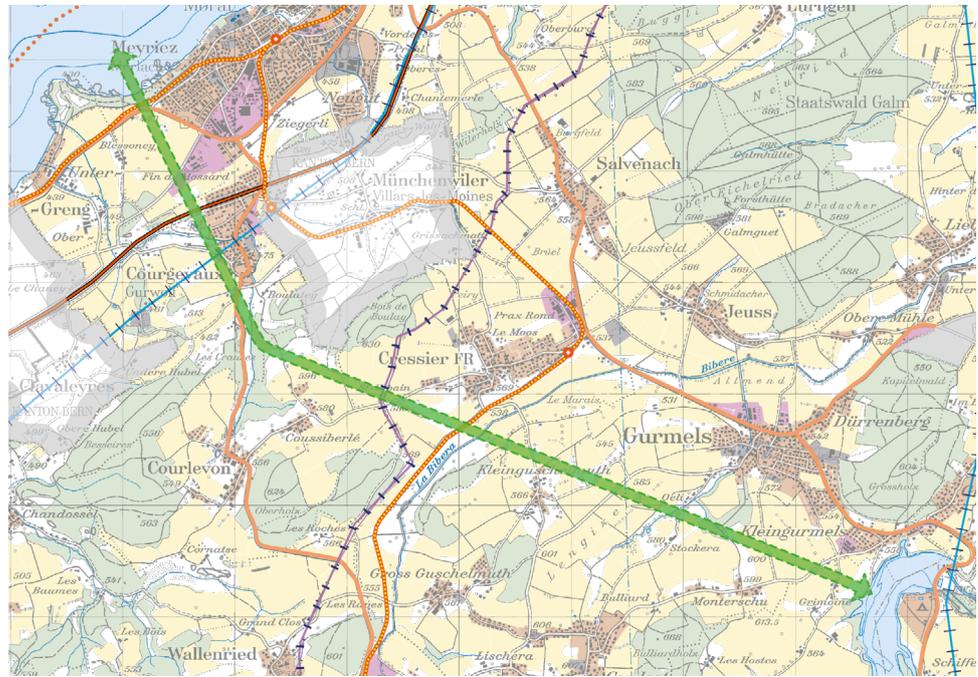
Courtepin

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Gemeindeverband Region Sense

Kanton Bern



➤ Streckenführung des Projekts

1. Projektbeschreibung

Der Kanton Freiburg hat im September 2016 im Rahmen des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer offiziell den Sanierungsbedarf des Kraftwerks Schiffenen bekanntgegeben. Es ist eine Sanierung der Auswirkungen von Schwall und Sunk, der freien Fischwanderung und des Geschiebetriebs notwendig.

Zum jetzigen Zeitpunkt erscheint das Projekt der Wasserkraftanlage «Schiffenen-Murten» als die vielversprechendste Variante für die Sanierung der Auswirkungen von Schwall und Sunk. Zudem könnte mit diesem Projekt die Produktion des aktuellen Werks auf mehr als das Doppelte vergrössert werden. Damit stünde es ideal im Einklang mit dem energetischen Kontext, indem es einen entscheidenden Beitrag leistet an:

- die Energiestrategie 2050 des Bundes – deren erstes Massnahmenpaket am 30. September 2016 vom Bundesparlament genehmigt wurde – in deren Rahmen die erneuerbaren Energien und namentlich die Grosswasserkraft gefördert werden sollen;
- die Energiestrategie des Kantons, die zum Ziel hat, bis 2030 200 GWh Strom aus einheimischen erneuerbaren Energien zu erzeugen.

D

Die Gesamtenergiebilanz präsentiert sich wie folgt:

- › gegenwärtige Produktion von Schiffenen: 125 GWh/Jahr;
- › künftige Produktion mit dem Projekt der Wasserkraftanlage «Schiffenen-Murten»: 283 GWh/Jahr (+158 GWh/Jahr im Vergleich zu heute);
- › Kompensation für die flussabwärts liegenden Kraftwerke der BKW: -55 GWh/Jahr;
- › insgesamt: +103 GWh/Jahr für die Schweiz.

Das Projekt wird zwischen dem Schiffenen- und dem Murtensee vollständig unterirdisch geführt (sehr begrenzte Auswirkungen auf einige oberirdische Bauten). Der Netzanschluss ist durch eine unterirdische Verbindung vom Kraftwerk aus an die Station von Cressier (60 kV) geplant.

Die wichtigsten Gestaltungswerke sind die Folgenden: Wasserentnahme im Schiffenensee, den Zuführungstollen, das vorgelagerte Wasserschloss, den vertikalen Druckschacht, das unterirdische Kraftwerk mit EM-Ausrüstung, den Zugangstollen zum Kraftwerk, das nachgelagerte Wasserschloss, den Ablaufstollen und das Auslaufbauwerk im Murtensee.

2. Begründung des Standortes

Zu Beginn wurden 4 mögliche Streckenführungen bestimmt. Die grössten Unterschiede zwischen diesen Streckenführungen bestanden im Standort der Wasserentnahme im Schiffenensee, in der Konfiguration des Auslaufbauwerks im Murtensee sowie in den durchquerten geologischen Zonen.

Die Variantenstudie der Streckenführungen wurde zunächst in mehreren Etappen anhand einer Multi-Kriterien-Analyse durchgeführt, in einem zweiten Schritt wurden anschliessend die baulichen Beschränkungen (z.B. Wasserentnahme und Auslauf) berücksichtigt.

Die folgenden Kriterien wurden einer detaillierten Analyse unterzogen:

- › technische Schwierigkeiten;
- › geologische Risiken;
- › wirtschaftliche Kriterien;
- › erforderliche Investitionen;
- › Risiken im Zusammenhang mit dem Grundeigentum – Grundstückserwerb;
- › Kriterien im Zusammenhang mit dem Umweltschutz;

- › temporäre und dauerhafte Auswirkungen, namentlich archäologische Auswirkungen;
- › sozialpolitische Kriterien;
- › Akzeptanz des Projekts.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Eine Vorstudie wurde realisiert, mit dem Ziel der Erstellung eines Pflichtenhefts für eine künftige Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das Projekt ist zusammen mit dem Projekt des Themenblatts «Hochwasserschutz und Revitalisierung des Grossen Mooses» zu koordinieren.

Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Sanierung der ehemaligen Deponie La Pila zu berücksichtigen.

Das Projekt Schiffenen-Murten führt – mittels eines Wassertransfers aus dem Schiffenensee in den Murtensee – zu einer deutlichen Veränderung der Nutzungsbedingungen der Jurarandseen (Murten-, Neuenburger- und Bielersee) sowie der Wasserkraftanlagen an der Aare unterhalb ihres Zusammenflusses mit der Saane (Reduktion der Zuflussmenge). Diese Auswirkungen wurden untersucht und im Rahmen des Vorprojekts quantifiziert.

Die geologischen Bedingungen des Projekts waren Gegenstand eines geologischen Berichts. Das geologische Wissen wird in der nächsten Projektphase anhand einiger zusätzlicher Untersuchungen vor Ort (Probebohrungen) und im Labor (Analysen und Materialtests) noch verfeinert. Diese geologischen Daten werden von grosser Bedeutung sein, da sie die Wahl der Ausführungsmethoden und das Fortschreiten der Arbeiten (Leistung) entscheidend beeinflussen werden.

Aus den ersten Analysen geht hervor, dass das Projekt keine offensichtlichen «No-Go»-Punkte aufweist, aber einige Aspekte noch vertieft werden müssen. Nachstehend werden die heiklen oder kritischen Aspekte des Projekts zusammengefasst, die im Rahmen des Vorprojekts identifiziert wurden:

Themen	Massnahmen / Kommentare
Geologie	Die geologischen Studien werden vertieft. Namentlich müssen die verschiedenen geologischen Strukturen, das mögliche Vorhandensein von Quellen und Wasserentnahmen sowie die Position von Erdwärmesonden analysiert werden
hydrologische Daten und Wasserstandsdaten	Es werden die Datenreihen 1982 bis 2010 berücksichtigt. Eine vollständige Analyse der Auswirkungen auf das System der drei Jurarandseen wird in dieser Phase durchgeführt (Erhöhung des Wasserspiegels und Schwall und Sunk).
nachgelagerte Kraftwerke	Es muss eine umfassende Studie über die Auswirkung der neuen Anlage auf die nachgelagerten Kraftwerke durchgeführt werden (Produktionsverluste).

ökologische Aspekte	<p>Temporäre Auswirkungen: Lärm, Staub und Verkehr (Tunnelbohrmaschine rund um die Uhr), Grundwasser.</p> <p>Dauerhafte Auswirkungen: Fauna, unterhalb Schiffenensee, Jurarandseen (Auswirkungen der Einleitung von kaltem Wasser der Saane in den Murtensee und Auswirkungen der Abnahme der mittleren Abflussmenge auf die Grundwasserspeicher und Biotope unterhalb des Schiffenensees).</p> <p>Voruntersuchungsbericht und Umweltverträglichkeitsbericht erstellen.</p>
Materialbewirtschaftung	<p>Dieses Thema ist zu vertiefen, da es sich dabei um einen der kritischen Punkte des Projekts handelt (V~500'000 - 800'000 m3). Es ist zu bestimmen, ob das Material weiterverwendet oder in eine Deponie überführt wird.</p>

Betreffend den möglichen Umweltauswirkungen während der Betriebsphase werden folgende Schlussfolgerungen gemacht:

Themen	Massnahmen / Kommentare
Luftreinhaltung	keine Schadstoffemissionen und wenig Verkehr (Nutzung und Unterhalt).
Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall	Erschütterungserzeugende Anlagen sind unterirdisch gelegen (Kraftwerk, Generatoren).
Nichtionisierende Strahlung	Das Problem liegt bei der 220-kV-Leitung. Obschon sie unterirdisch verlegt wird, ist an deren Streckenführung eine Zunahme von nichtionisierender Strahlung vorherzusehen.
Grundwasser	Streckenführung durch Grundwasserschutzzonen Au und Vorhandensein von Quelfassungen.
Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme	Erhöhung des Wasserspiegels und Schwall und Sunk auf dem gesamten System der Jurarandseen.
Entwässerung	Betriebswasser des Kraftwerks mit der Kanalisation verbunden.
Boden	Erwerb des Bodens, der für die Oberflächenanlagen erforderlich ist und zu präzisierende Merkmale des verlorenen Bodens.
belasteten Standorte	Streckenführung in der Nähe eines Ablagerungsstandorts und eines ehemaligen Betriebsareals
Abfälle, umweltgefährdende Stoffe oder Organismen	Projekt hat keine Auswirkungen.
Störfallvorsorge/Katastrophenschutz	Kraftwerk Schiffenen untersteht dem Stauanlagengesetz und seiner Verordnung.
Wälder	Rodungen erforderlich.
Flora, Fauna, Biotope	keine Auswirkungen auf die biologischen Vernetzungssysteme oder Wildtierkorridore; Streckenführung in der Nähe von geschützten natürlichen Lebensräumen.
Landschaft und Ortsbild (inkl. Lichtimmissionen)	Projekt in Landschaftsschutzzone in der Ortsplanung.
Kulturdenkmäler, archäologische Stätten	Mehrere archäologische Perimeter sind vom Projekt betroffen.

Die besonders kritischen Punkte und Aspekte des Projekts, zu denen zusätzliche Untersuchungen nötig sind, betreffen im Wesentlichen die folgenden Themenbereiche:

- › Bewirtschaftung des Aushubmaterials (Wiederverwertung, Transport, Endlager);
- › Auswirkungen von Schwall und Sunk auf die Lebensräume am Wasser;
- › Quantifizierung der Auswirkungen auf die Mischung des Wassers in Bezug auf den Umweltschutz;
- › Integration in die Landschaft von Flächenelementen in der Nähe von sensiblen Zonen;
- › Auswirkung des veränderten Wasservolumens unterhalb des Schiffenensees.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die wichtigsten Projektetappen umfassen:

› realisierte Etappen:

- › Machbarkeitsstudie;
- › Prüfung des Vorprojekts.

› zu realisierende Etappen:

- › Prüfung der Varianten zur Sanierung der Auswirkungen von Schwall und Sunk, des Geschiebetriebs und der Fischwanderung;
- › Bestimmung der auszuführenden Sanierungsvariante;
- › Einzonung, möglicherweise durch einen kantonalen Nutzungsplan mit der Zustimmung des Staatsrats;
- › Ausarbeitung des Bauprojekts;
- › Baubewilligungsgesuch;
- › Bewilligungsgesuch (Rodung, Bewilligung des Abbaus von Aushubmaterial);
- › Finanzierungsantrag und -entscheidung;
- › Umweltverträglichkeitsprüfung, die zusammen mit dem Einzonungsdossier über einen kantonalen Zonennutzungsplan in die Vernehm-

lassung zu schicken ist (1. Etappe), anschliessend Baubewilligung (2. Etappe);

› Annahme der Pläne zu den Stromanlagen;

› Konzession für die Nutzung der öffentlichen Gewässer.

Während jeder Projektetappe wird eine Koordination mit den Kantonen Bern und Waadt sichergestellt. Die beiden Kantone werden in die Arbeitsgruppe in Bezug auf die Schiffenen-Sanierung einbezogen.

Der Kanton Bern ist an der Wahl der Variante für die Sanierung der Auswirkungen von Schwall und Sunk, des Geschiebetriebs und der Fischwanderung beteiligt. Der Kanton Waadt wird nur konsultiert. Der Kanton Waadt ist betroffen, falls die Variante Ableitung in den Murtensee gewählt wird.

Die Konzession muss von Freiburg und Bern ausgestellt werden.

Die betroffenen Bundesämter werden während jeder Projektetappe von den Kantonen konsultiert, namentlich nach Beendigung der Prüfung der Varianten zur Schiffenen-Sanierung. Der Bund hat gemeinsam mit den Kantonen zu validieren, dass das Projekt Schiffenen-Murten unter Umständen die beste Variante für die Sanierung von Schwall und Sunk ist und dass es mit den anderen durchzuführenden Massnahmen für den Geschiebetrieb und die Fischwanderung vereinbar ist.

Das AAFR wird für die weiteren Arbeitsschritte hinzugezogen und informiert.

P0305

Windenergie-Standort «Collines de la Sonnaz»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Windenergie

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Courtepin

Misery-Courtion

La Sonnaz

Barberêche

Belfaux

ANDERE BETROFFENE STELLEN

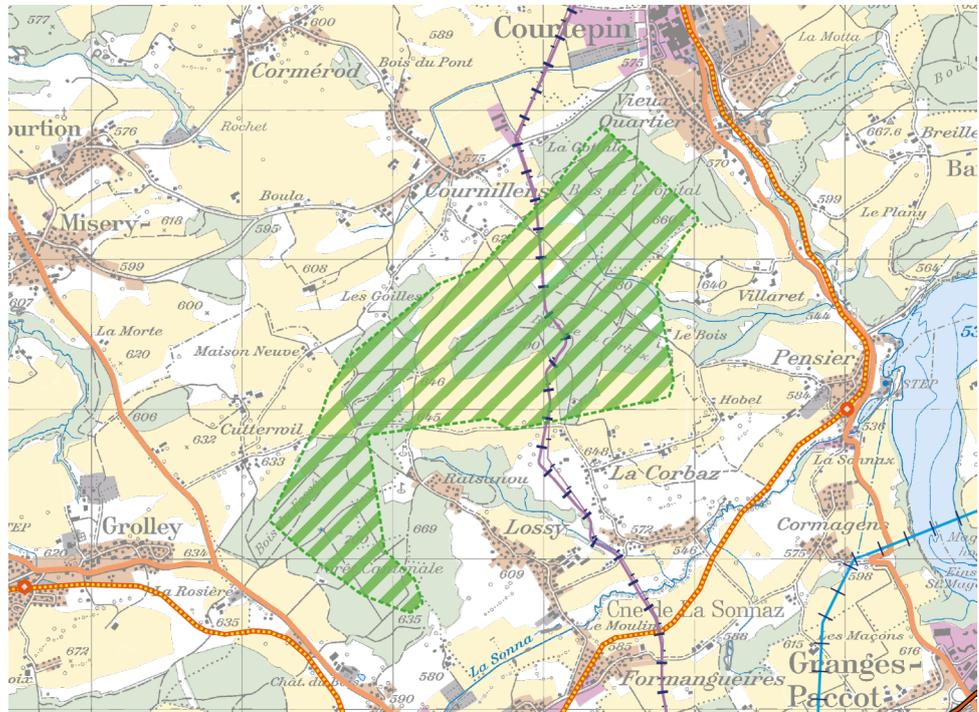
VBS

Skyguide

Kanton VD

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Agglomeration Freiburg



 Projektperimeter

1. Projektbeschreibung

Der Windenergie-Standort «Collines de la Sonnaz» befindet sich im Saane- und im Seebezirk auf rund 650 m Höhe, nordwestlich der Stadt Freiburg. Er liegt in der Landwirtschaftszone und in geschlossenem Wald. Er befindet sich an einer exponierten Lage für die vorherrschenden Winde und ermöglicht die potenzielle Ansiedlung von acht sehr hohen Windenergieanlagen. Zu diesem Zeitpunkt sind die genaue Position und Anzahl der Windenergieanlagen innerhalb des Perimeters noch nicht festgelegt. Das Projekt ermöglicht eine geschätzte Nettostromerzeugung von rund 35 GWh/Jahr.

Dieser Standort befindet sich in einer Ausschlusszone gemäss den Daten, die das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) im Dezember 2016 veröffentlichte und die die Zonen, wo die Windenergieanlagen problematisch für die militärische Radaranlage von Payerne sind, zeigt. Die Gespräche zwischen dem VBS und dem Bund, die in 2017 stattfanden, können unter gewissen Bedingungen aufrechterhalten werden.

2. Begründung des Standortes

Gestützt auf eine einheitliche Methode, hat der Kanton die günstigsten Standorte für die Ansiedlung von Windparks auf dem Kantonsgebiet ermittelt (Studie zur Defini-

D

tion der Standorte von Windanlagen, Kanton Freiburg, 2017). Die so bestimmten Standorte wurden anschliessend eingehenderen Untersuchungen bezüglich Flugsicherung, Vögel und Fledermäusen unterzogen.

Der Standort «Collines de la Sonnaz» wurde mit folgenden Noten bewertet (Maximalnote 3):

Dimensionen	Note	Gewichtung	Gewichtete Endnote
GESELLSCHAFT	2.25	23.2%	1.99
TECHNIK	2.08	19.6%	
WIRTSCHAFT	1.7	20.8%	
NATUR UND LANDSCHAFT	1.94	36.4%	

Die Kriterien jeder Dimension und die erhaltenen Noten vor und nach der Gewichtung sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Dimensionen	Kriterien	Note	Gewichtung	Gewichtete Note
GESELLSCHAFT	Abstand zu Wohnbauten	2.25	100%	2.25
	Zivile und militärische Radaranlagen	1.14	46%	0.53
TECHNIK	Öffentliche Infrastrukturen	2.89	54%	1.56
	Wind	1.00	48%	0.48
	Stromnetzanschluss	3.00	25%	0.75
WIRTSCHAFT	Strassenzufahrt	1.73	27%	0.47
	Naturräume	2.86	15%	0.43
NATUR UND LANDSCHAFT	Brutvögel	1.85	24%	0.44
	Zugvögel	2.50	20%	0.50
	Fledermäuse	1.55	21%	0.32
	Landschaft – menschlich bedingte Veränderung	1.00	11%	0.11
	Landschaft – einzigartiger Charakter	1.50	9%	0.14

Der Windenergie-Standort bietet folgende Vorteile:

- › mögliche Auswirkungen auf Naturräume und die Fauna werden als gering bis mässig beurteilt;
- › die räumliche Entfernung von öffentlichen Infrastrukturen für die Sicherheit von Gütern und Personen;
- › die räumliche Entfernung von Wohnbauten und Wohnzonen;
- › der mögliche Stromanschluss direkt am Umspannwerk Courtepin.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Für folgende Aspekte sind eine vertiefte Analyse sowie Begründungen im erläuternden Bericht für die Änderung der Ortsplanung und im Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich:

› Der Standort ist Lebensraum von mindestens sechs gegenüber Windenergieanlagen empfindlichen Brutvogelarten, die in der Schweiz bedroht oder prioritär sind.

› Detailliertere Untersuchung der Auswirkung der Windenergieanlagen auf diese Populationen.

› Laut dem von der Schweizerischen Vogelwarte entwickelten Modell (Liechti et al., 2013) befindet sich der Standort in einem Gebiet mit erheblichem Konfliktpotenzial hinsichtlich Zugvögel. Im Winter sind im festgelegten Gebiet Rotmilane zu beobachten, es ist jedoch kein Schlafplatz in einer Entfernung unter 5 km bekannt. Der Standort weist möglicherweise Konflikte auf und wurde in der Voruntersuchung (Anhang zur Studie für die Bestimmung der Standorte von Windanlagen,) als Gebiet von regionaler Bedeutung (Kategorie 3) eingestuft.

› Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen gestützt auf Empfehlungen der Voruntersuchung, um die möglichen Auswirkungen auf die Zugvogelpopulationen zu beurteilen.

› Es existieren keine spezifischen Daten zum Ansiedlungsperimeter (im Umkreis von 1 km des Standortes), doch das Gebiet eignet sich aufgrund seiner Eigenschaften als Jagdraum für Fledermäuse. Daten zu fünf Arten betreffen Kolonien innerhalb des Beurteilungsgebietes (im Umkreis von 6 km des Standortes), darunter die Breitflügelfledermaus, eine national prioritäre Art und die gegenüber Windenergieanlagen besonders empfindlich ist. Die Präsenz von grossen Fortpflanzungskolonien Grosser Mausohren in Autafond und Dompierre ist zu berücksichtigen, ebenso die Präsenz von Waldfledermausarten, da ein Teil der Windenergieanlagen im Wald vorgesehen ist. Die aktuell verfügbaren Daten erlauben nicht, sich ein genaues Bild der Nutzung des Standorts als Flug- oder Zugkorridor zu machen. Der Standort weist potenzielle Konflikte auf und wurde in der Voruntersuchung als Gebiet mit besonderen Aktivitäten (Kategorie 3) eingestuft.

› Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen, gestützt auf die Empfehlungen der Voruntersuchung.

› Die Referenzhöhe für mögliche Auswirkungen auf die Flugsicherungssysteme und die Flugverfahren wurde auf 207 m ab Boden (Gesamthöhe) festgesetzt. Für die Teile des Standorts, die mit VOR FRI sichtbar sind, übermittelte Skyguide einen negativen Bescheid. Die erforderlichen technischen Änderungen zur Reduzierung der Risiken auf ein akzeptables Niveau sind in Absprache mit Skyguide festzulegen und umzusetzen. Die Kosten dafür sind vom Projektentwickler zu tragen.

› Der Standort hat einen Einfluss auf die Flugverfahren (Abflugrouten) von Payerne (SID LSMP FRI 1Q und FRI 1R). Diese Beschränkung könnte durch eine Änderung der Flugverfahren in Absprache mit Skyguide sowie dem Einverständnis des VBS aufgehoben werden. Die maximale Höhe der Rotorblätter ist begrenzt auf 879 m.ü.M.

› Kontaktaufnahme mit Skyguide und dem VBS bereits zu Beginn der Projektentwicklung; die Umsetzung der technischen Änderungen und der Änderungen der Flugverfahren erfordert mindestens 12 Monate Zeit.

› Der Standort erstreckt sich auf 145 ha Wald.

› Nachweis, dass die bebaubaren Sektoren nicht ausserhalb der Waldfläche angesiedelt werden können, bzw. die umweltbezogenen Probleme einer Ansiedlung ausserhalb des Waldes sind. Im Rahmen der Einzonung sind angemessene Ausgleichsmassnahmen vorzuschlagen.

› Der Standort als Ganzes umfasst 68 ha Fruchtfolgefächern (FFF).

› Bezeichnung und Begründung der Anzahl Hektaren an FFF, die durch das Projekt effektiv betroffen sind, nämlich die eingezonten Flächen, allfällige Zufahrten zum Windpark und die für die Baustelle erforderlichen Zufahrten.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das planerische Vorgehen für die Realisierung des Windenergie-Standorts wird im Thema Windenergie festgelegt.

Um die interkantonale Koordination zu gewährleisten, wird der Kanton Freiburg den Kanton Waadt in jeder Projektplanungsphase konsultieren.

P0306

Windenergie-Standort «Côte du Glâne»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Windenergie

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Billens-Hennens

Siviriez

Ursy

ANDERE BETROFFENE STELLEN

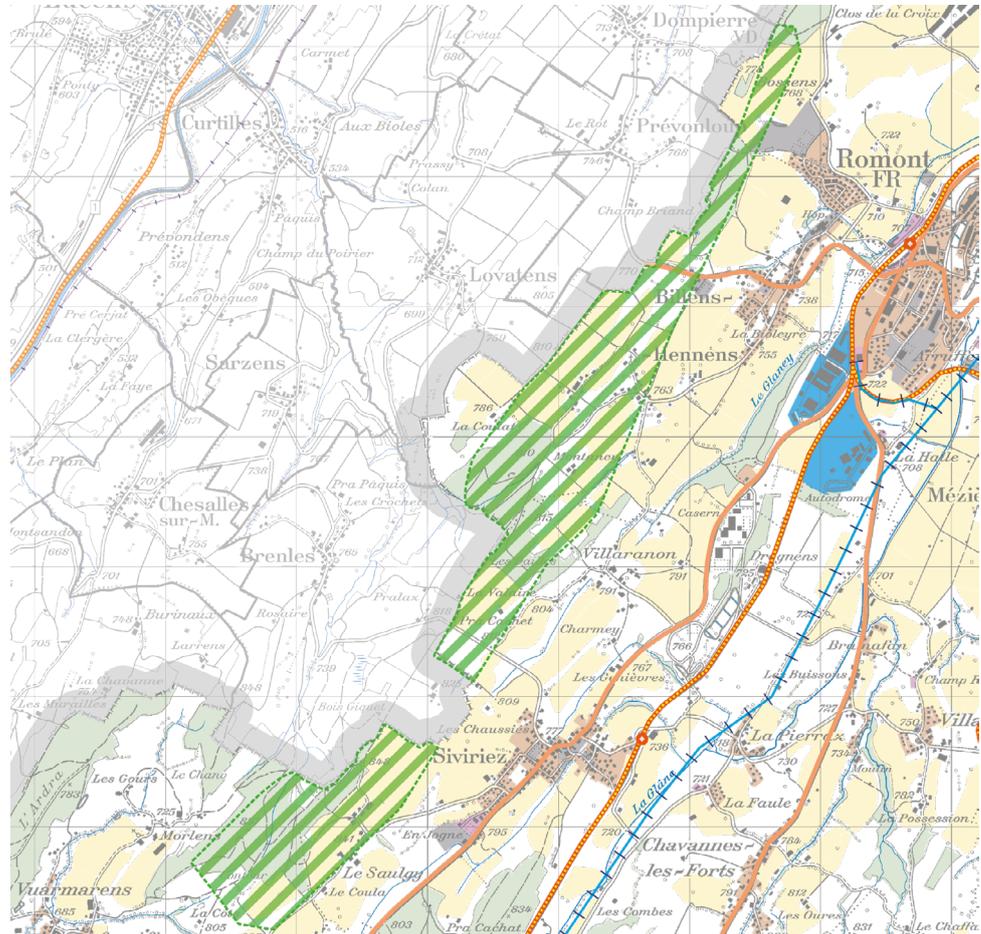
Skyguide

VBS

Kanton VD

Gemeinde Romont

Région Glâne-Veveyse



 Projektperimeter

1. Projektbeschreibung

Der Windenergie-Standort «Côte de Glâne» liegt im Glânebezirk, auf rund 800 m Höhe, westlich und südwestlich der Gemeinde Romont. Er befindet sich in der Landwirtschaftszone und in geschlossenem Wald. Er befindet sich an einer gut exponierten Lage für die vorherrschenden Winde und ermöglicht die potenzielle Ansiedlung von zehn sehr hohen Windenergieanlagen. Zu diesem Zeitpunkt sind die genaue Position und Anzahl der Windenergieanlagen innerhalb des Perimeters noch nicht festgelegt. Das Projekt ermöglicht eine geschätzte Nettostromerzeugung von rund 45 GWh/Jahr.

Dieser Standort befindet sich teilweise in einer Ausschlusszone gemäss den Daten, die das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) im Dezember 2016 veröffentlichte und die die Zonen, wo die Windenergieanlagen problematisch für die militärische Radaranlage von Payerne sind, zeigt. Die Gespräche zwischen dem VBS und dem Bund, die in 2017 stattfanden, ergaben,

D

dass der Standort in den Planungen beibehalten werden können.

2. Begründung des Standorts

Gestützt auf eine einheitliche Methode hat der Kanton die günstigsten Standorte für die Ansiedlung von Windparks auf dem Kantonsgebiet ermittelt (Studie zur Definition der Standorte von Windanlagen, Kanton Freiburg, 2017). Die so bestimmten Standorte wurden anschliessend eingehenderen Untersuchungen bezüglich Flugsicherung, Vögel und Fledermäusen unterzogen.

Der Standort «Côte du Glâne» wurde mit folgenden Noten bewertet (Maximalnote 3):

Dimensionen	Note	Gewichtung	Gewichtete Endnote
GESELLSCHAFT	1.65	23.2%	2.08
TECHNIK	2.60	19.6%	
WIRTSCHAFT	1.90	20.8%	
NATUR UND LANDSCHAFT	2.17	36.4%	

Die Kriterien jeder Dimension und die erhaltenen Noten vor und nach der Gewichtung sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Dimensionen	Kriterien	Note	Gewichtung	Gewichtete Note
GESELLSCHAFT	Abstand zu Wohnbauten	1.65	100%	1.65
TECHNIK	Zivile und militärische Radaranlagen	2.14	46%	0.98
	Öffentliche Infrastrukturen	3.00	54%	1.62
WIRTSCHAFT	Wind	1.66	48%	0.80
	Stromnetzanschluss	2.50	25%	0.63
	Strassenzufahrt	1.78	27%	0.48
	Naturräume	2.99	15%	0.45
NATUR UND LANDSCHAFT	Brutvögel	2.78	24%	0.67
	Zugvögel	1.00	20%	0.20
	Fledermäuse	3.00	21%	0.63
	Landschaft – menschlich bedingte Veränderung	1.00	11%	0.11
	Landschaft – einzigartiger Charakter	1.33	9%	0.12

Der Windenergie-Standort bietet folgende Vorteile:

- › eine geschätzte Windgeschwindigkeit von 5,1 m/s auf 130 m Höhe; entspricht einer Nettoproduktion von rund 4,5 GWh/Jahr pro Windenergieanlage;
- › bereits bestehende Zufahrtsstrassen für einen Grossteil der Anfahrt während der Bauphase mit einigen Teilstücken am Schluss müssen ausgebaut werden. Nur wenige Zugänge sind ganz neu zu erstellen;
- › der mögliche Stromanschluss direkt am Umspannwerk Romont;
- › geringe Auswirkung auf Naturräume, Brutvögel und Fledermäuse.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Für folgende Aspekte sind eine vertiefte Analyse sowie Begründungen im erläuternden Bericht für die Änderung der Ortsplanung und im Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich:

› Der Standort ist Lebensraum von mindestens vier gegenüber Windenergieanlagen empfindlichen Brutvogelarten, die in der Schweiz bedroht oder prioritär sind.

› Detaillierte Untersuchung der Auswirkung der Windenergieanlagen auf diese Populationen.

› Laut dem von der Schweizerischen Vogelwarte entwickelten Modell (Liechti et al., 2013) liegt der Standort in einem Gebiet mit erheblichem Konfliktpotenzial hinsichtlich Zugvögel. Im Standortgebiet befindet sich ein Schlafplatz für Rotmilane. Seine weitere Entwicklung könnte eine Neubeurteilung des Standorts erfordern. Der Standort weist möglicherweise Konflikte auf und wurde in der Voruntersuchung (Anhang zur Studie für die Bestimmung der Standorte von Windanlagen) als Gebiet von regionaler Bedeutung (Kategorie 3) eingestuft.

› Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen, gestützt auf Empfehlungen der Voruntersuchung, um die möglichen Auswirkungen auf die Rotmilanpopulation zu beurteilen.

› Auch wenn innerhalb des Ansiedlungsperimeters (Perimeter von 1 km rund um den Standort) keine Fledermaus-Kolonie bekannt ist, eignet sich dieser aufgrund seiner Eigenschaften als Jagdraum für Fledermäuse. Die geringe Anzahl an Daten erlaubt nicht, sich ein genaues Bild der Nutzung des Standorts als Flug- oder Zugkorridor zu machen. Der Standort wurde in der Voruntersuchung als Gebiet mit besonderen Aktivitäten (Kategorie 3) und somit möglichem Konfliktpotenzial eingestuft.

› Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen, gestützt auf die Empfehlungen der Voruntersuchung.

› Eine mögliche visuelle Auswirkung von der Stadt Romont aus, eingetragen im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung.

› Dieser Aspekt ist im Rahmen des Projektes eingehender zu untersuchen. Die Platzierung der Windenergieanlagen muss entsprechend begründet werden.

› Der Standort erstreckt sich auf 140 ha Wald.

› Nachweis, dass die bebaubaren Sektoren nicht ausserhalb der Waldfläche angesiedelt werden können, bzw. die ökologischen / umweltbezogenen Probleme einer Ansiedlung ausserhalb des Waldes sind. Im Rahmen der Einzonung sind angemessene Ausgleichsmassnahmen vorzuschlagen.

-
- Der gesamte Standort umfasst 38 ha Fruchtfolgefleichen (FFF).
 - Bezeichnung und Begründung der Anzahl Hektaren an FFF, die durch das Projekt effektiv betroffen sind, nämlich die eingezonten Flächen, allfällige Zufahrten zum Windpark und die für die Baustelle erforderlichen Zufahrten.
-
- Die Referenzhöhe für mögliche Auswirkungen auf die Flugsicherungssysteme und die Flugverfahren wurde auf 207 m ab Boden (Gesamthöhe) festgesetzt. Der Standort hat einen Einfluss auf die Flugverfahren (Abflugrouten) von Payerne (SID LSMP FRI 1Q und FRI 1R). Diese Beschränkung könnte durch eine Änderung der Flugverfahren in Absprache mit Skyguide sowie dem Einverständnis des VBS aufgehoben werden. Die Kosten dafür sind vom Projektentwickler zu tragen. Die Kontaktaufnahme mit Skyguide muss bereits zu Beginn der Projektentwicklung erfolgen, da die Umsetzung der technischen Änderungen und der Änderungen der Flugverfahren mindestens 12 Monate Zeit erfordert.
 - Kontaktaufnahme mit Skyguide bereits zu Beginn der Projektentwicklung; die Umsetzung von technischen Änderungen und Flugprozessänderungen erfordern mindesten 12 Monate.
 - Kontaktaufnahme mit dem VBS bereits zu Beginn der Projektentwicklung und sobald der Standort und die Einzelheiten zu den Windanlagen bekannt sind.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das planerische Vorgehen für die Realisierung des Windenergie-Standorts wird im Thema Windenergie festgelegt.

Um die interkantonale Koordination zu gewährleisten, wird der Kanton Freiburg den Kanton Waadt in jeder Projektplanungsphase konsultieren.

P0307

Windenergie-Standort «Massif du Gibloux»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Windenergie

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Sâles

Le Châtelard

Vuisternens-devant-Romont

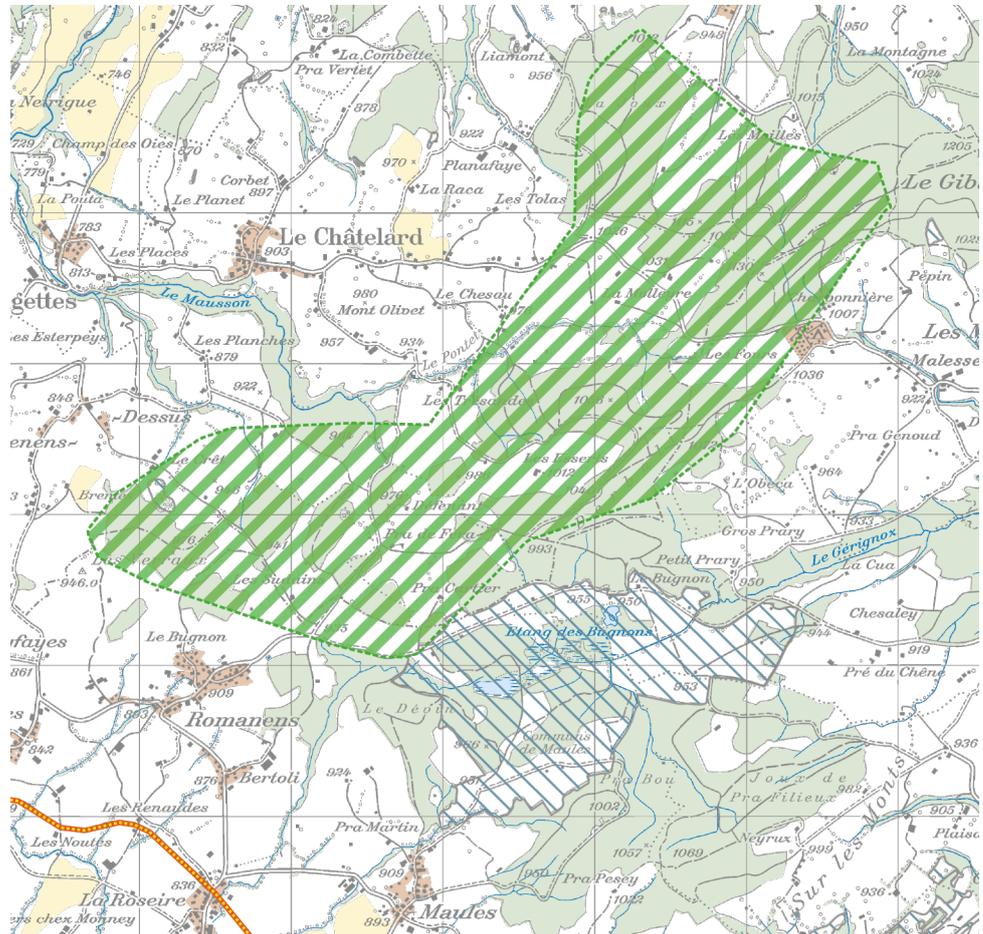
Grangettes

Sorens

Villorsonnens

Pont-en-Ogoz

Gibloux



 Festgelegter Projektperimeter

 Perimeter nördliche Variante

 Perimeter südliche Variante

1. Projektbeschreibung

Der Windenergie-Standort «Massif du Gibloux» befindet sich zwischen dem Glâne-, dem Sense- und dem Greyerzbezirk, auf rund 950 m (südlicher Teil) bzw. 1200 m Höhe (nördlicher Teil). Er erstreckt sich über den dominantesten Höhenzug des Freiburger Mittellandes und besteht aus Landwirtschaftszonen, Weideflächen und geschlossenem Wald. Er befindet sich an einer exponierten Lage für die vorherrschenden Winde.

Der Standort umfasst zwei Sektoren, die den Grundsätzen der Konzentration künftiger Windenergieanlagen entsprechen.

Der Standort ermöglicht die potenzielle Ansiedlung von rund 14 Windenergieanlagen. Zu diesem Zeitpunkt sind die genaue Position und Anzahl der Windenergie-

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Skyguide

VBS

Gemeindeverband-Mobul

Regionalverband Greyerz

Région Glâne-Veveyse

D

anlagen innerhalb des Perimeters noch nicht festgelegt. Das Projekt ermöglicht eine geschätzte Nettostromerzeugung von 82 GWh/Jahr.

2. Begründung des Standortes

Gestützt auf eine einheitliche Methodik hat der Kanton die günstigsten Standorte für die Ansiedlung von Windparks auf dem Kantonsgebiet ermittelt (Studie zur Definition der Standorte von Windanlagen, Kanton Freiburg, 2017). Die so bestimmten Standorte wurden anschliessend eingehenderen Untersuchungen bezüglich Flugsicherung, Vögel und Fledermäusen unterzogen.

Der Standort «Massif du Gibloux» wurde mit folgenden Noten bewertet (Maximalnote 3):

Dimensionen	Note	Gewichtung	Gewichtete Endnote
GESELLSCHAFT	2.47	23.2%	2.18
TECHNIK	2.66	19.6%	
WIRTSCHAFT	1.78	20.8%	
NATUR UND LANDSCHAFT	1.97	36.4%	

Die Kriterien jeder Dimension und die erhaltenen Noten vor und nach der Gewichtung sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Dimensionen	Kriterien	Note	Gewichtung	Gewichtete Note
GESELLSCHAFT	Abstand zu Wohnbauten	2.47	100%	2.65
TECHNIK	Zivile und militärische Radaranlagen	2.25	46%	1.05
	Öffentliche Infrastrukturen	3.00	54%	1.62
WIRTSCHAFT	Wind	2.35	48%	1.13
	Stromnetzanschluss	1.00	25%	0.33
	Strassenzufahrt	1.50	27%	0.39
	Naturräume	2.36	15%	0.27
NATUR UND LANDSCHAFT	Brutvögel	2.98	24%	0.71
	Zugvögel	1.00	20%	0.20
	Fledermäuse	2.78	21%	0.58
	Landschaft – menschlich bedingte Veränderung	0.50	11%	0.07
	Landschaft – einzigartiger Charakter	0.75	9%	0.07

Der Windenergie-Standort bietet folgende Vorteile:

- › grosses Potenzial für den Bau von Windenergieanlagen und dadurch Einhaltung des Konzentrationsprinzips;
- › eine geschätzte Windgeschwindigkeit zwischen 5-7 m/s auf 130 m Höhe ab Boden, entspricht einer Nettoproduktion von 5-6 GWh/Jahr pro Windenergieanlage;
- › eine generell erhebliche Entfernung von Wohngebäuden und Wohnzonen sowie von öffentlichen Infrastrukturen;

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Für folgende Aspekte sind eine vertiefte Analyse sowie Begründungen im erläuternden Bericht für die Änderung der Ortsplanung und im Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich:

› Ein Teil des Standorts befindet sich in der Nähe der Moorlandschaft Les Gurles und birgt erhebliche Herausforderungen bezüglich der Natur und Landschaft.

› Nachweis der landschaftlichen Auswirkung des Projektes auf die Moorlandschaft.

› Der Standort beherbergt mindestens 14 gegenüber Windenergieanlagen empfindliche Brutvogelarten, die in der Schweiz bedroht oder prioritär sind. Dazu zählt die Waldschnepfe, die auf nationaler Ebene als verletzlich eingestuft ist. Dies könnte zur Aufgabe oder Verschiebung von gewissen Windenergieanlagen führen. Die Präsenz von Schlafplätzen für Rotmilane in der Umgebung des Standorts ist zu evaluieren.

› Detaillierte Untersuchung der Auswirkung der Windenergieanlagen auf diese Populationen.

› Laut dem von der Schweizerischen Vogelwarte entwickelten Modell (Liechi et al., 2013) befindet sich der Standort in einem Gebiet mit erheblichem Konfliktpotenzial hinsichtlich Zugvögel. Der Vogelzug ist wohl abhängig vom Standort der Maschinen zu nuancieren und muss genauer bestimmt werden. In der Nähe des Standorts befinden sich zwei Schlafplätze von Rotmilanen: Einer davon schliesst unmittelbar an den Ansiedlungsperimeter an; angesichts der gegenwärtigen Situation und der Anzahl versammelter Vögel kann er jedoch nicht als Ort von nationaler Bedeutung betrachtet werden. Der zweite Schlafplatz liegt im Beurteilungsperimeter und es sammeln sich dort manchmal über 100 Vögel an. Die Präsenz von Schlafplätzen der Rotmilane im Umfeld des Standorts muss untersucht werden. Seine zukünftige Entwicklung könnte zu einer Neubeurteilung des Standorts führen. Der Standort weist möglicherweise Konflikte auf und wurde in der Voruntersuchung (Anhang zur Studie für die Bestimmung der Standorte von Windanlagen) als Ort von regionaler Bedeutung für Vögel (Kategorie 3) eingestuft. Es sind ergänzende Untersuchungen durchzuführen, um die möglichen Auswirkungen zu beurteilen.

› Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen, gestützt auf die Empfehlungen der Voruntersuchung, um die möglichen Auswirkungen auf die Zugvögel zu beurteilen.

› Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen, gestützt auf die Empfehlungen der Voruntersuchung, um die möglichen Auswirkungen auf die Rotmilanpopulation zu beurteilen.

› Der Standort umfasst viel Waldfläche und eignet sich aufgrund seiner Eigenschaften als Jagdraum für Fledermäuse. Beim Bau von Windenergieanlagen im Wald ist daher besondere Sorgfalt erforderlich. Die geringe Anzahl an Daten erlaubt keine präzisen Angaben zur Nutzung des Standorts als Flug- oder Zug-

korridor. Der Standort wurde in der Voruntersuchung als Standort mit besonderen Aktivitäten (Kategorie 3) mit möglichem Konfliktpotenzial eingestuft.

› Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen, gestützt auf die Empfehlungen der Voruntersuchung.

› Die Referenzhöhe für mögliche Auswirkungen auf die Flugsicherungssysteme und die Flugverfahren wurde auf 207 m ab Boden (Gesamthöhe) festgesetzt. Der Standort befindet sich in der Schutzzone des Primärradars für den Anflug zum Flughafen Genf, wodurch lokal die Radarleistung beeinträchtigt werden könnte. Die erforderlichen technischen Änderungen zur Reduktion der Risiken auf ein akzeptables Niveau sind in Absprache mit Skyguide festzulegen und umzusetzen. Die Kosten dafür sind vom Projektentwickler zu tragen. Die Kontaktaufnahme mit Skyguide muss bereits zu Beginn der Projektentwicklung erfolgen, da die Umsetzung der technischen Änderungen und der Änderungen der Flugverfahren mindestens 12 Monate Zeit erfordert.

› Kontaktaufnahme mit Skyguide bereits zu Beginn der Projektentwicklung; die Umsetzung von technischen Änderungen und Flugprozessänderungen erfordern mindesten 12 Monate.

› Kontaktaufnahme mit dem VBS bereits zu Beginn der Projektentwicklung und sobald der Standort und die Einzelheiten zu den Windanlagen bekannt sind.

› Der Standort erstreckt sich auf 198 ha Wald.

› Nachweis, dass die bebaubaren Sektoren nicht ausserhalb der Waldfläche angesiedelt werden können, bzw. Hervorhebung der umweltbezogenen Probleme einer Ansiedlung ausserhalb des Waldes und Vorschlag angemessener Ausgleichsmassnahmen im Rahmen der Einzonung.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das planerische Vorgehen für die Realisierung des Windenergie-Standorts wird im Thema Windenergie festgelegt.

Dieser Standort erfordert keine besondere Koordinierung mit einem anderen Kanton.

P0308

Windenergie-Standort «Mons de Vuisternens»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Windenergie

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Vuisternens-devant-Romont

Siviriez

Le Flon

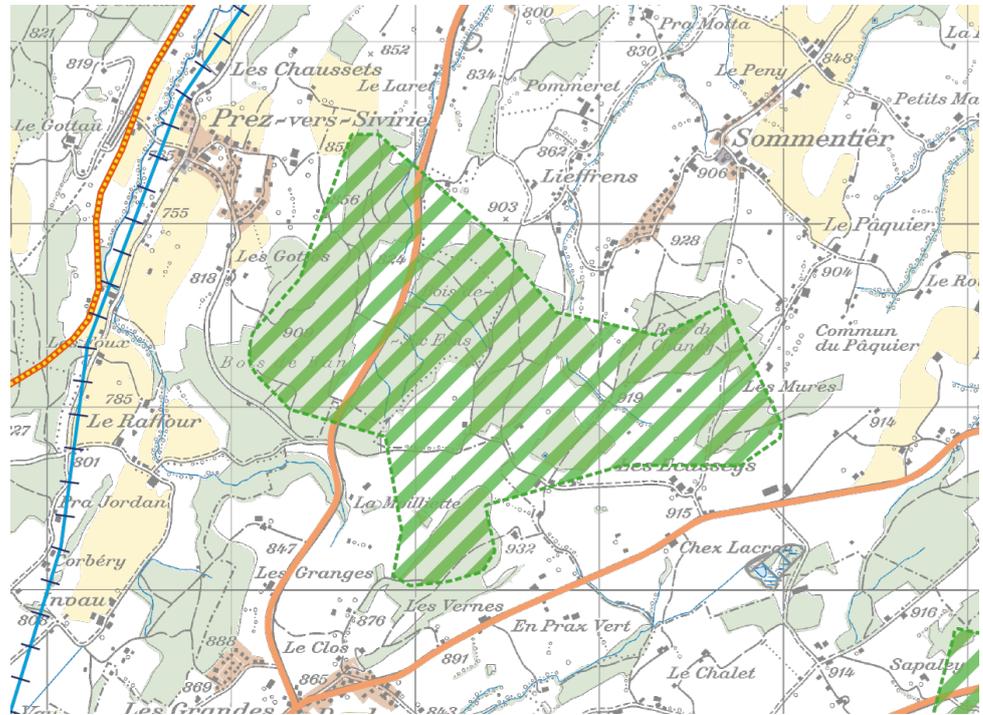
ANDERE BETROFFENE STELLEN

Skyguide

VBS

Kanton VD

Région Glâne-Veveyse



 Projektperimeter

1. Projektbeschreibung

Der Windenergie-Standort «Mons de Vuisternens» befindet sich im Glânebezirk auf rund 950 m Höhe, südlich der Gemeinde Vuisternens-devant-Romont. Er liegt in der Landwirtschaftszone und in geschlossenem Wald. Er befindet sich an einer gut exponierten Lage für die vorherrschenden Winde und ermöglicht die potenzielle Ansiedlung von neun sehr hohen Windenergieanlagen. Zu diesem Zeitpunkt sind die genaue Position und Anzahl der Windenergieanlagen innerhalb des Gebiets noch nicht festgelegt. Das Projekt ermöglicht eine geschätzte Nettostromerzeugung von rund 47 GWh/Jahr.

2. Begründung des Standortes

Gestützt auf eine einheitliche Methode hat der Kanton die günstigsten Standorte für die Ansiedlung von Windparks auf dem Kantonsgebiet ermittelt (Studie zur Definition der Standorte von Windanlagen, Kanton Freiburg, 2017). Die so bestimmten Standorte wurden anschliessend eingehenderen Untersuchungen bezüglich Flugsicherung, Vögel und Fledermäusen unterzogen.

D

Der Standort «Monts de Vuisternens» wurde mit folgenden Noten bewertet (Maximalnote 3):

Dimensionen	Note	Gewichtung	Gewichtete Endnote
GESELLSCHAFT	1.30	23.2%	2.09
TECHNIK	2.85	19.6%	
WIRTSCHAFT	2.09	20.8%	
NATUR UND LANDSCHAFT	2.19	36.4%	

Die Kriterien jeder Dimension und die erhaltenen Noten vor und nach der Gewichtung sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Dimensionen	Kriterien	Note	Gewichtung	Gewichtete Note
GESELLSCHAFT	Abstand zu Wohnbauten	1.30	100%	1.30
	Zivile und militärische Radaranlagen	2.67	46%	1.23
TECHNIK	Öffentliche Infrastrukturen	3.00	54%	1.62
	Wind	2.00	48%	0.96
WIRTSCHAFT	Stromnetzanschluss	2.00	25%	0.50
	Strassenzufahrt	2.35	27%	0.63
	Naturräume	2.90	15%	0.44
NATUR UND LANDSCHAFT	Brutvögel	3.00	24%	0.72
	Zugvögel	1.00	20%	0.20
	Fledermäuse	3.00	21%	0.63
	Landschaft – menschlich bedingte Veränderung	1.00	11%	0.11
	Landschaft – einzigartiger Charakter	1.00	9%	0.09

Der Windenergie-Standort bietet folgende Vorteile:

- › eine geschätzte Windgeschwindigkeit von 5,3 m/s auf 130 m Höhe ab Boden; dies entspricht einer Nettoproduktion von rund 5 GWh/Jahr pro Windenergieanlage;
- › bereits bestehende Zufahrtsstrassen für einen Grossteil der Anfahrt der notwendigen Schwertransporte mit einigen Teilstücken am Schluss, welche zu verbessern sind. Nur wenige Zugänge sind neu zu erstellen;
- › möglicher Stromanschluss direkt am Umspannwerk Romont;
- › mögliche Auswirkungen auf Naturräume, Brutvögel und Fledermäuse werden als gering erachtet.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Für folgende Aspekte sind eine vertiefte Analyse sowie Begründungen im erläuternden Bericht für die Änderung der Ortsplanung und im Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich:

- › Der Standort ist Lebensraum von mindestens fünf gegenüber Windenergiean-

lagen empfindlichen Brutvogelarten, die in der Schweiz bedroht oder prioritär sind.

- › Detaillierte Untersuchung der Auswirkung der Windenergieanlagen auf diese Populationen.

› Laut dem von der Schweizerischen Vogelwarte entwickelten Modell (Liechti et al., 2013) befindet sich der Standort «Monts de Vuisternens» in einem Gebiet mit erheblichem Konfliktpotenzial hinsichtlich Zugvögel. Im Standortgebiet liegt ein Schlafplatz für Rotmilane. Seine weitere Entwicklung könnte eine Neubewertung des Standorts erfordern. Der Standort weist möglicherweise Konflikte auf und wurde in der Voruntersuchung (Anhang zur Studie für die Bestimmung der Standorte von Windanlagen) als Gebiet von regionaler Bedeutung (Kategorie 3) eingestuft.

- › Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen, gestützt auf Empfehlungen der Voruntersuchung, um die möglichen Auswirkungen auf die Zugvogelpopulationen zu beurteilen.

› Auch wenn innerhalb des Ansiedlungsperimeters (im Umkreis von 1 km um den Standort) keine Fledermaus-Kolonie bekannt ist, eignet sich dieser aufgrund der Eigenschaften als Jagdraum für Fledermäuse. Der ermittelte Standort befindet sich zu zwei Drittel in einer Forstzone. Seltene Waldarten wie die Mopsfledermaus und die Brandtfledermaus wurden innerhalb des Perimeters gesichtet. Die geringe Anzahl an Daten erlaubt jedoch nicht, sich ein genaues Bild der Nutzung des Standorts als Flugkorridor oder Zugkorridor zu machen. Der Standort wurde in der Voruntersuchung als Gebiet mit besonderen Aktivitäten (Kategorie 3) mit möglichem Konfliktpotenzial eingestuft.

- › Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen, gestützt auf die Empfehlungen der Voruntersuchung.

› Der Standort liegt in einer charakteristischen Mosaiklandschaft von Waldgebieten und offenem Land.

- › Nachweis, dass die Vorzüge dieser spezifischen Landschaft erhalten bleiben.

› Die Referenzhöhe für mögliche Auswirkungen des Standortes Monts de Vuisternens auf die Flugsicherungssysteme und die Flugverfahren wurde auf 207 m ab Boden (Gesamthöhe) festgesetzt. Der Standort befindet sich in der Schutzzone des Primärradars für den Anflug zum Flughafen Genf, wodurch lokal die Radarleistungen beeinträchtigt werden könnten. Die erforderlichen technischen Änderungen zur Reduzierung der Risiken auf ein akzeptables Niveau sind in Absprache mit Skyguide festzulegen und umzusetzen. Die Kosten dafür sind vom Projektentwickler zu tragen.

- › Kontaktaufnahme mit Skyguide bereits zu Beginn der Projektentwicklung, die Umsetzung der technischen Änderungen und der Änderungen der Flugverfahren erfordert mindestens 12 Monate Zeit.

› Kontaktaufnahme mit dem VBS bereits zu Beginn der Projektentwicklung und sobald der Standort und die Einzelheiten zu den Windanlagen bekannt sind.

› Der Standort erstreckt sich auf 94 ha Wald.

› Nachweis, dass die bebaubaren Sektoren nicht ausserhalb der Waldfläche angesiedelt werden können, bzw. die umweltbezogenen Probleme einer Ansiedlung ausserhalb des Waldes sind. Im Rahmen der Einzonung sind angemessene Ausgleichsmassnahmen vorzuschlagen.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das planerische Vorgehen für die Realisierung des Windenergie-Standorts wird im Thema Windenergie festgelegt.

Um die interkantonale Koordination zu gewährleisten, wird der Kanton Freiburg den Kanton Waadt in jeder Projektplanungsphase konsultieren.

P0309

Windenergie-Standort «Schwyberg»

STAND DER KOOR- DINATION

Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDE- NES THEMA

Windenergie

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PRO- JEKT GEPLANT IST

Plaffeien

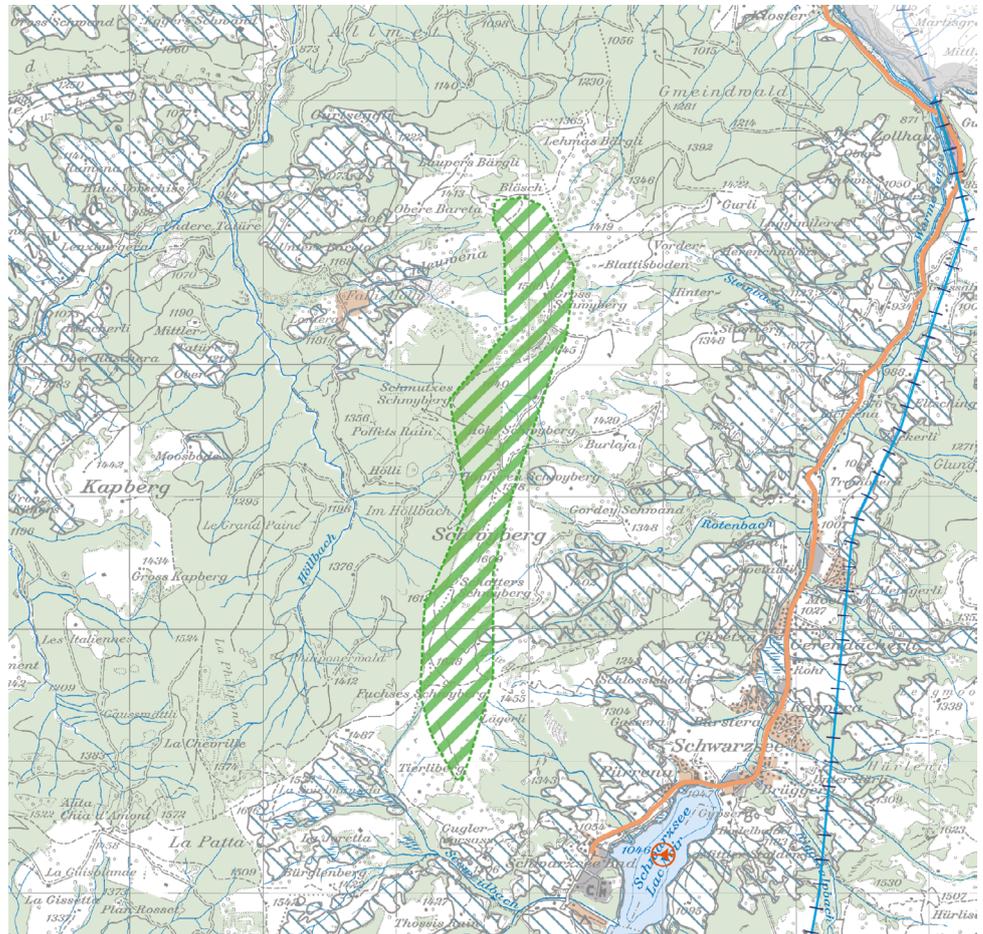
Plasselb

ANDERE BETROFFE- NE STELLEN

Skyguide

VBS

Kanton BE

Gemeindeverband
Region Sense

 Projektperimeter

1. Projektbeschreibung

Der Windenergie-Standort «Schwyberg» befindet sich im Sensebezirk, auf dem Grat des Schwybergs auf rund 1'610 m Höhe. Sein Perimeter erstreckt sich entlang der gesamten Hauptkante und besteht aus Weideflächen. Er befindet sich daher an einer äusserst exponierten Lage für die vorherrschenden Winde und ermöglicht die potenzielle Ansiedlung von neun sehr hohen Windenergieanlagen. Zu diesem Zeitpunkt sind die genaue Position und die Anzahl der Windenergieanlagen innerhalb des Perimeters noch nicht festgelegt. Das Projekt ermöglicht eine geschätzte Nettostromerzeugung von rund 33 GWh/Jahr.

2. Begründung des Standortes

Gestützt auf ein einheitliches und methodisches Vorgehen hat der Kanton die günstigsten Standorte für die Ansiedlung von Windparks auf dem Kantonsgebiet ermit-

telt (Studie zur Definition der Standorte von Windanlagen, Kanton Freiburg, 2017). Die so bestimmten Standorte wurden anschliessend eingehenderen Untersuchungen bezüglich Flugsicherung, Vögel und Fledermäusen unterzogen.

Der Standort «Schwyberg» wurde mit folgenden Noten bewertet (Maximalnote 3):

Dimensionen	Note	Gewichtung	Gewichtete Endnote
GESELLSCHAFT	3.00	23.2%	2.00
TECHNIK	2.69	19.6%	
WIRTSCHAFT	1.44	20.8%	
NATUR UND LANDSCHAFT	1.32	36.4%	

Die Kriterien jeder Dimension und die erhaltenen Noten vor und nach der Gewichtung sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Dimensionen	Kriterien	Note	Gewichtung	Gewichtete Note
GESELLSCHAFT	Abstand zu Wohnbauten	3.00	100%	3.00
TECHNIK	Zivile und militärische Radaranlagen	2.33	46%	1.07
	Öffentliche Infrastrukturen	3.00	54%	1.62
WIRTSCHAFT	Wind	3.00	48%	1.44
	Stromnetzanschluss	0.00	25%	0.00
	Strassenzufahrt	0.00	27%	0.00
	Naturräume	0.30	15%	0.05
NATUR UND LANDSCHAFT	Brutvögel	0.64	24%	0.15
	Zugvögel	2.00	20%	0.40
	Fledermäuse	3.00	21%	0.63
	Landschaft – menschlich bedingte Veränderung	0.00	11%	0.00
	Landschaft – einzigartiger Charakter	1.00	9%	0.09

Der Standort Schwyberg ist bereits im kantonalen Richtplan enthalten und der einzige, für den bereits ein Baugesuch eingereicht wurde. Die öffentliche Auflage für die Einzonung in eine Spezialzone, das Rodungsgesuch und das Baugesuch für einen Park mit neun Windenergieanlagen erfolgte am 26. Juni 2009. Vier Natur- und Umweltschutzorganisationen erhoben Einsprache und anschliessend Beschwerde gegen dieses Projekt. Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion wies die Beschwerden ab und genehmigte die Einzonung am 17. Juli 2012. Später wies auch das Kantonsgericht entsprechende Beschwerden ab.

Die Organisationen forchten den Entscheid des Kantonsgerichts anschliessend vor Bundesgericht an. Letzteres hiess die Beschwerde am 26. Oktober 2016 gut, hob den Entscheid des Kantonsgerichts auf und schickte die Sache zur neuen Beurteilung an dieses zurück.

Das Bundesgericht bemängelte zudem, dass das Projekt im kantonalen Richtplan nicht genügend behandelt worden sei.

Laut der neuen, auf mehreren Kriterien basierenden Studie des Kantons bietet der Windenergie-Standort folgende Vorteile:

- › geschätzte Windgeschwindigkeit von 6,7 m/s 100 m; dies entspricht

einer Nettoproduktion von rund 3,6 GWh/Jahr pro Windenergieanlage;

- › eine grosse Entfernung zu Wohnbauten (mehr als 500 m) und dadurch gemilderte Auswirkungen von Lärm, Schattenwurf und Sichtbehinderung;
- › eine grosse Entfernung zu öffentlichen Infrastrukturen (Autobahnen, Hauptstrassen, SBB-Schienennetz, elektrische Hauptübertragungsleitungen) und dadurch Wahrung der Sicherheit von öffentlichen Gütern und Personen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Für folgende Aspekte sind eine vertiefte Analyse sowie Begründungen im erläuternden Bericht für die Änderung der Ortsplanung und im Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich:

- › Mehrere Biotope von nationaler Bedeutung befinden sich in der Nähe des Standorts, was erhebliche Herausforderungen für Natur und Landschaft zur Folge hat. Weitere Biotope, die gemäss der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz schützenswert sind, müssen ebenfalls berücksichtigt werden.
 - › Untersuchung der Auswirkungen auf die Naturräume und die Landschaft.
- › Der Standort ist Lebensraum von mindestens zwölf gegenüber Windenergieanlagen empfindlichen Brutvogelarten, von denen sechs in der Schweiz bedroht oder prioritär sind. Dazu gehören das Birkhuhn und die Waldschnepfe, die auf nationaler Ebene als verletzlich eingestuft sind. Dies könnte zu einer Aufgabe oder Verschiebung von gewissen Maschinen führen. In jedem Fall sind erhebliche Ausgleichsmassnahmen vorzusehen. Die Vogelpopulationen in einem Radius von 500 m sind gut dokumentiert.
 - › Evaluation der Situation der verletzlichen Brutvögel bis zu einem Radius von 1'500 m rund um den Standort.
 - › Planung und Gewährleistung der Umsetzung einer angemessenen Oberflächenkompensation von rund 1 km² (Konkrete Umsetzung) bei Einwirkungen auf Standorte von Brutvögel.
 - › Nachweis der tatsächlichen Wirksamkeit von Ausgleichsmassnahmen vor der Betriebsaufnahme.
- › Laut dem von der Schweizerischen Vogelwarte entwickelten Modell (Liechi et al., 2013) befindet sich der Standort in einem Gebiet mit «vorhandenem» Konfliktpotenzial hinsichtlich Zugvögeln. Das Zugaufkommen im Herbst kann jedoch gestützt auf Radarmessungen aus dem Jahr 2010 als stark bis sehr stark eingestuft werden. Der Vogelzug ist vermutlich abhängig von der Platzierung der Maschinen zu differenzieren und muss genauer bestimmt werden.

› Wahrscheinlich ist ein System zur Abschaltung der Windenergieanlagen bei starker Kollisionsgefahr erforderlich, indem eine ortsfeste Radaranlage mit vordefiniertem Abschaltungsalgorithmus installiert wird. Es ist mit Produktionseinbussen zu rechnen.

› Bestimmung der ergänzenden Untersuchungen über die Modalitäten des Vogelzugs auf dem Gebirgsgrat (Flugrouten).

› Obwohl die Daten über den Standort lückenhaft sind, eignet sich dieser aufgrund seiner Eigenschaften als Jagdraum für Fledermäuse. Angesichts des bestehenden Vogelzugs ist es wahrscheinlich, dass der Standort auch Fledermäusen als Zugkorridor oder sogar als Flugkorridor dient. Der Standort weist Konfliktpotenzial auf und wurde in der Voruntersuchung als Standort mit besonderen Aktivitäten (Kategorie 3) eingestuft.

› Genaue Untersuchung der Auswirkungen auf die Fledermäuse, gemäss den relevanten Vorgaben des Bundes.

› Die Referenzhöhe für mögliche Auswirkungen auf die Flugsicherungssysteme und die Flugverfahren wurde auf 207 m ab Boden (Gesamthöhe) festgesetzt. Skyguide hat seinen ursprünglichen, anlässlich der Auflage 2009 herausgegebenen positiven Bescheid bestätigt. Die erforderlichen technischen Änderungen zur Reduktion der Risiken auf ein akzeptables Niveau sind in Absprache mit Skyguide festzulegen und umzusetzen.

› Kontaktaufnahme mit Skyguide bereits zu Beginn der Projektentwicklung, da die Umsetzung der technischen Änderungen und der Änderungen der Flugverfahren mindestens 12 Monate Zeit erfordert.

› Kontaktaufnahme mit dem VBS bereits zu Beginn der Projektentwicklung und sobald der Standort und die Einzelheiten zu den Windanlagen bekannt sind.

› Der Standort erstreckt sich auf 32 ha Wald.

› Nachweis, dass die bebaubaren Sektoren nicht ausserhalb der Waldfläche angesiedelt werden können, bzw. die Hervorhebung der umweltbezogenen Probleme einer Ansiedlung ausserhalb des Waldes und Vorschlag angemessener Ausgleichsmassnahmen im Rahmen der Einzonung.

Die Fragen der Zufahrten, der Erschliessung und der Auswirkung auf die Landschaft müssen im Umweltverträglichkeitsbericht ebenfalls behandelt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das planerische Vorgehen für die Realisierung des Windenergie-Standorts wird im Thema «Windenergie» festgelegt.

Eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung ist erforderlich.

Um die interkantonale Koordination zu gewährleisten, wird der Kanton Freiburg den Kanton Bern in jeder Projektplanungsphase konsultieren.

Die Ausgleichsmassnahmen werden gleichzeitig mit der Einzonung und der Vernehmlassung der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgelegt.



P0310

Windenergie-Standort «Autour de l'Esserta»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Windenergie

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Sâles

Vuisternens-devant-Romont

La Verrerie

Vaulruz

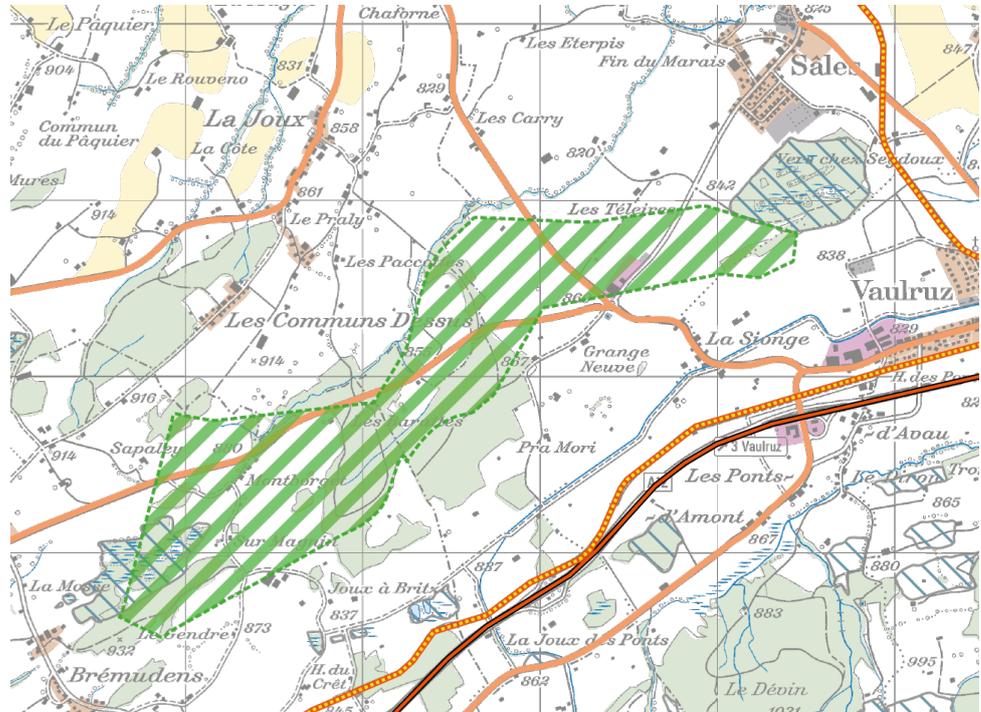
ANDERE BETROFFENE STELLEN

Skyguide

VBS

Région Glâne-Veveyse

ARG



 Projektperimeter

1. Projektbeschreibung

Der Windenergie-Standort «Autour de l'Esserta» erstreckt sich auf Teile des Glâne-, Vivisbach- und Greyerzbezirks und liegt auf rund 850 m Höhe, in der Landwirtschaftszone sowie in geschlossenem Wald sowie an einer windexponierten Lage. Er ermöglicht die potenzielle Ansiedlung von sieben sehr hohen Windenergieanlagen. Zu diesem Zeitpunkt sind die genaue Position und die Anzahl der Windenergieanlagen innerhalb des Perimeters noch nicht festgelegt. Das Projekt ermöglicht eine geschätzte Nettostromerzeugung von rund 36 GWh/Jahr.

2. Begründung des Standortes

Gestützt auf eine einheitliche Methode hat der Kanton die günstigsten Standorte für die Ansiedlung von Windparks auf dem Kantonsgebiet ermittelt (Studie zur Definition der Standorte von Windanlagen, Kanton Freiburg, 2017). Der Standort «Autour de l'Esserta» ist einer der beiden Standorte, die im letzten Schritt hinzugefügt wurden, nach der Streichung eines Standorts durch den Lenkungsausschuss des kantonalen Richtplans und der Veröffentlichung der Karte des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport. Während für die zuerst ermittelten Standorte vertiefte Studien hinsichtlich Vögel und Fledermäuse durchgeführt wurden, geschah dies für diesen Standort nicht, weshalb sein Koordinierungsstand als

«Zwischenergebnis» eingestuft ist.

Der Standort «Autour de l'Esserta» wurde mit folgenden Noten bewertet:

Dimensionen	Note	Gewichtung	Gewichtete Endnote
GESELLSCHAFT	1.61	23.2%	1.88
TECHNIK	2.81	19.6%	
WIRTSCHAFT	1.28	20.8%	
NATUR UND LANDSCHAFT	1.91	36.4%	

Die Kriterien jeder Dimension und die erhaltenen Noten vor und nach der Gewichtung sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Dimensionen	Kriterien	Note	Gewichtung	Gewichtete Note
GESELLSCHAFT	Abstand zu Wohnbauten	1.61	100%	1.61
TECHNIK	Zivile und militärische Radaranlagen	2.67	46%	1.23
	Öffentliche Infrastrukturen	2.93	54%	1.58
WIRTSCHAFT	Wind	1.11	48%	0.53
	Stromnetzanschluss	1.39	25%	0.35
	Strassenzufahrt	1.46	27%	0.40
NATUR UND LANDSCHAFT	Naturräume	1.59	15%	0.24
	Brutvögel	2.74	24%	0.66
	Zugvögel	1.07	20%	0.21
	Fledermäuse	3.00	21%	0.63
	Landschaft – menschlich bedingte Veränderung	0.89	11%	0.10
	Landschaft – einzigartiger Charakter	0.82	9%	0.07

Der Windenergie-Standort bietet folgende Vorteile:

- › Entfernung von militärischen Infrastrukturen und geringe Auswirkung auf die Flugsicherheit;
- › erleichterte Strassenzufahrt durch die Nähe zur A2 und zur Kantonsstrasse Vaulruz-Romont.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Dieser Standort wurde zusätzlich aufgenommen und keiner vertieften Untersuchung bezüglich Vögel und Fledermäusen unterzogen. Aus diesen Gründen gilt der Standort der Koordination nicht als festgesetzt.

Für folgende Aspekte sind eine vertiefte Analyse sowie Begründungen im erläuternden Bericht für die Änderung der Ortsplanung und im Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich:

- › Laut dem von der Schweizerischen Vogelwarte entwickelten Modell (Liechti et al., 2013) befindet sich der Standort in einem Gebiet mit erheblichem Konfliktpotenzial hinsichtlich Zugvögel.

› Durchführung von ergänzenden Untersuchungen, um die möglichen Auswirkungen auf die Zugvogelpopulationen zu beurteilen.

› Die Referenzhöhe für mögliche Auswirkungen auf die Flugsicherungssysteme und die Flugverfahren wurde auf 207 m ab Boden (Gesamthöhe) festgesetzt. Der Standort befindet sich in der Schutzzone des Primärradars in der Nähe von Genf, was zu einer Leistungsabnahme des Radars führt. Diese Beschränkung der Signalverschlechterung könnte möglicherweise durch eine technische Eingrenzung gehoben werden.

› Kontaktaufnahme mit Skyguide bereits zu Beginn der Projektentwicklung; die Umsetzung von technischen Änderungen und Flugprozessänderungen erfordern mindestens 12 Monate;

› Kontaktaufnahme mit dem VBS bereits zu Beginn der Projektentwicklung und sobald der Standort und die Einzelheiten zu den Windanlagen bekannt sind.

› Der Standort erstreckt sich auf 32 ha Wald.

› Nachweis, dass die bebaubaren Sektoren nicht ausserhalb der Waldfläche angesiedelt werden können, bzw. die umweltbezogenen Probleme einer Ansiedlung ausserhalb des Waldes sind. Im Rahmen der Einzonung sind angemessene Ausgleichsmassnahmen vorzuschlagen.

› Der Standort befindet sich nahe eines Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung.

› Berücksichtigung dieses Aspekts; allenfalls sind Ausgleichsmassnahmen erforderlich.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Damit der Standort den Stand der Festsetzung beanspruchen kann, muss eine Studie über die Auswirkungen auf die Zugvögel, Brutvögel und die Fledermäuse durchgeführt werden, gemäss der gleichen Methode, die für die festgesetzten Standorte verwendet wurde und ihre Resultate müssen zeigen, dass der Standort erhalten werden kann.

Das planerische Vorgehen für die Realisierung des Windenergie-Standorts wird im Thema Windenergie festgelegt.



P0311

Windenergie-Standort «Surpierre-Cheiry»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

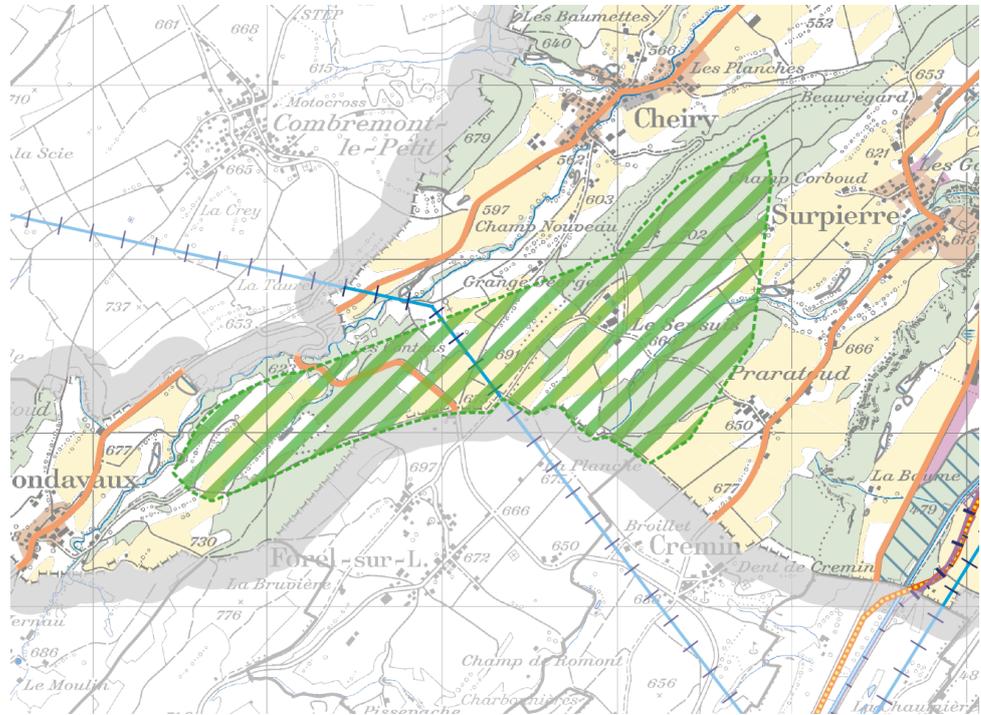
Windenergie

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Surpierre

Cheiry

Prévondavaux


 Projektperimeter

1. Projektbeschreibung

Der Windenergie-Standort «Surpierre-Cheiry» befindet sich im Broyebezirk auf rund 680 m Höhe, in einer Enklave des Kantons Waadt. Er liegt in der Landwirtschaftszone sowie in geschlossenem Wald sowie an einer windexponierten Lage im Zentrum des Schweizer Mittellandes. Er ermöglicht die potenzielle Ansiedlung von sieben sehr hohen Windenergieanlagen. Zu diesem Zeitpunkt sind die genaue Position und die Anzahl der Windenergieanlagen innerhalb des Perimeters noch nicht festgelegt. Das Projekt ermöglicht eine geschätzte Nettostromerzeugung von rund 30 GWh/Jahr.

Der nördliche Teil dieses Standorts befindet sich gemäss der Karte des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) in der roten Zone. Diese im Dezember 2016 veröffentlichte Karte zeigt die Zonen, wo die Windenergieanlagen für die militärische Radaranlage von Payerne problematisch sind. Die Gespräche zwischen dem VBS und dem Bund, die in 2017 stattfanden, können unter gewissen Bedingungen aufrechterhalten werden.

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Skyguide

VBS

Kanton VD

Communauté régionale de la Broye

D

2. Begründung des Standortes

Gestützt auf eine einheitliche Methode hat der Kanton die günstigsten Standorte für die Ansiedlung von Windparks auf dem Kantonsgebiet ermittelt (Studie zur Definition der Standorte von Windanlagen, Kanton Freiburg, 2017). Die neu berücksichtigten Standorte waren anschliessend Gegenstand vertiefteren Studien bezüglich der Flugsicherung, Vögel und Fledermäusen. Der Standort Surpierre-Cheiry ist einer der beiden Standorte, die in einem zweiten Schritt hinzugefügt wurden, nach der Streichung eines Standorts durch den Lenkungsausschuss des kantonalen Richtplans und der Veröffentlichung der Karte des VBS.

Der Standort Surpierre-Cheiry wurde mit folgenden Noten bewertet (Maximalnote 3):

Dimensionen	Note	Gewichtung	Gewichtete Endnote
GESELLSCHAFT	2.08	23.2%	1.91
TECHNIK	2.28	19.6%	
WIRTSCHAFT	1.30	20.8%	
NATUR UND LANDSCHAFT	1.95	36.4%	

Die Kriterien jeder Dimension und die erhaltenen Noten vor und nach der Gewichtung sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Dimensionen	Kriterien	Note	Gewichtung	Gewichtete Note
GESELLSCHAFT	Abstand zu Wohnbauten	2.08	100%	2.08
	Zivile und militärische Radaranlagen	1.44	46%	0.66
TECHNIK	Öffentliche Infrastrukturen	3.00	54%	1.62
	Wind	1.25	48%	0.60
WIRTSCHAFT	Stromnetzanschluss	1.00	25%	0.25
	Strassenzufahrt	1.67	27%	0.45
	Naturräume	2.74	15%	0.41
NATUR UND LANDSCHAFT	Brutvögel	2.03	24%	0.49
	Zugvögel	2.00	20%	0.40
	Fledermäuse	2.56	21%	0.54
	Landschaft – menschlich bedingte Veränderung	1.00	11%	0.11
	Landschaft – einzigartiger Charakter	0.00	9%	0.00

Der Windenergie-Standort bietet folgende Vorteile:

- › Entfernung von öffentlichen Infrastrukturen für die Sicherheit von Gütern und Personen.
- › Entfernung von Wohnbauten und Wohnzonen.
- › Mögliche Auswirkungen auf Naturräume und die Fauna werden als gering bis mässig beurteilt.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Dieser Standort wurde zusätzlich aufgenommen und keiner vertieften Untersuchung bezüglich Vögel und Fledermäusen unterzogen. Aus diesen Gründen gilt der Stand der Koordination nicht als festgesetzt.

Für folgende Aspekte sind eine vertiefte Analyse sowie Begründungen im erläuternden Bericht für die Änderung der Ortsplanung und im Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich:

› Laut dem von der Schweizerischen Vogelwarte entwickelten Modell (Liechi et al., 2013) befindet sich der Standort in einem Gebiet mit vorhandenem Konfliktpotenzial hinsichtlich Zugvögel.

› Durchführung von ergänzenden Untersuchungen, um die möglichen Auswirkungen auf die Zugvogelpopulationen zu beurteilen.

› Der Standort befindet sich in einem Gebiet mit möglicherweise hohem Konfliktpotenzial hinsichtlich Brutvögel.

› Detaillierte Untersuchung der Auswirkung der Windenergieanlagen auf diese Populationen.

› Der Standort grenzt im Norden an einen Schlafplatz für Rotmilane.

› Durchführung von ergänzenden Untersuchungen, um die möglichen Auswirkungen auf die Population der Rotmilane zu beurteilen.

› Der Standort befindet sich in der Nähe eines Fledermaus-Schlafplatzes

› Durchführung von ergänzenden Untersuchungen, um die möglichen Auswirkungen auf die Population der Fledermäuse zu beurteilen

› Die Referenzhöhe für mögliche Auswirkungen auf die Flugsicherungssysteme und die Flugverfahren wurde auf 207 Meter ab Boden (Gesamthöhe) festgesetzt. Der Standort befindet sich in der Schutzzone des Primärradars für den Anflug zum Flughafen. Der Perimeter befindet sich in einer Schutzzone des Instrumentenlandesystems (ILS 05 LSMP) des Flughafens Payerne, direkt in der Sichtbarkeit des Signals. Die Auswertung des vorgelegten Projekts zeigt, dass die Auswirkung tolerierbar ist. Der Perimeter beeinflusst ebenfalls die Systeme bezüglich des Flugverfahrens des Flughafens Payerne: Anflugverfahren (LSMP LNAV RWY 2310) und die Mindesthöhe der Kontrollüberwachung der Flugnavigation des Flughafens Payerne (ASMA LSMP 11), für welche technische Anpassungen und / oder Verfahrensänderungen überprüft werden müssen. Die Kosten sind vom Projektentwickler zu tragen. Die maximale Höhe der Rotorblätter ist begrenzt auf 879 m.ü.M.

› Kontaktaufnahme mit Skyguide und dem VBS bereits zu Beginn der Projektentwicklung; die Umsetzung von technischen Änderungen und Flugprozessänderungen erfordern mindestens 12 Monate.

- Der Standort erstreckt sich auf 27 ha Wald.
 - Nachweis, dass die bebaubaren Sektoren nicht ausserhalb der Waldfläche angesiedelt werden können, bzw. die umweltbezogenen Probleme einer Ansiedlung ausserhalb des Waldes sind. Im Rahmen der Einzonung sind angemessene Ausgleichsmassnahmen vorzuschlagen.
-

- Der Standort als Ganzes wird auf 18 ha Fruchtfolgefläche (FFF) angesiedelt.
 - Bezeichnung und Begründung der Anzahl Hektaren FFF, die durch das Projekt effektiv betroffen sind, nämlich die eingezonten Flächen, allfällige Zufahrten zum Windpark und die für die Baustelle erforderlichen.

Der Landschaftsaspekt muss im Umweltverträglichkeitsbericht ebenfalls behandelt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Damit der Standort den Stand der Festsetzung beanspruchen kann, muss eine Studie über die Auswirkungen auf die Zugvögel, Brutvögel und die Fledermäuse durchgeführt werden, gemäss der gleichen Methode, die für die festgesetzten Standorte verwendet wurde und ihre Resultate müssen zeigen, dass der Standort erhalten werden kann.

Das planerische Vorgehen für die Realisierung des Windenergie-Standorts wird im Thema Windenergie festgelegt.

Um die interkantonale Koordination zu gewährleisten, wird der Kanton Freiburg den Kanton Waadt in jeder Projektplanungsphase konsultieren.

P0401

Eisenbahnprojekte

STAND DER KOORDINATION

unterschiedlich

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Öffentlicher Verkehr

Gütertransport

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

verschiedene

ANDERE BETROFFENE STELLEN

SBB

TPF

BAV

COREB

Verband der Gemeinden des Seebezirks

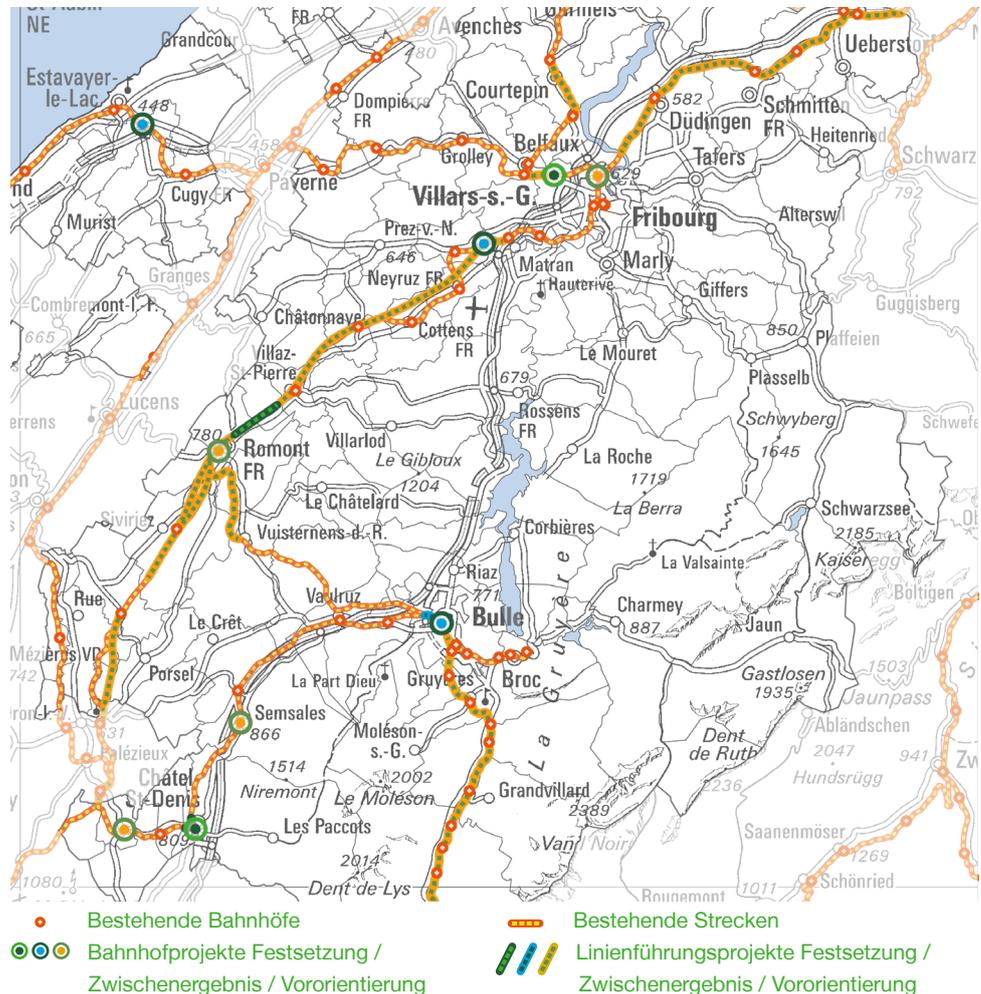
Gemeindeverband Region Sense

ARG

Région Glâne-Veveysse

Agglomeration Freiburg

Mobul



1. Projektbeschreibung

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs des Kantons Freiburg wird auf das Angebot des Schienenfernverkehrs abgestimmt, was eine Verankerung im leistungsfähigen nationalen Netz ermöglicht. Das Netz des Regionalexpresses (RER Fribourg | Freiburg) bildet sodann die Grundlage der Erschliessung des Kantons und bietet Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz. Das regionale Busnetz koppelt an das RER-Netz an, um das Kantonsgebiet feinmaschig zu erschliessen.

Für den Ausbau der Anbindung an das Fernverkehrsnetz und des RER-Netzes verfolgt der Kanton Angebotsziele, die dem Bund im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) übermittelt werden, das aus den Grundsätzen der Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) des Bundes entstanden ist.

Die Angebotskonzepte werden unter der Verantwortung des Bundesamtes für Ver-

kehr (BAV) geprüft, um einen Zielfahrplan pro Planungshorizont aufzustellen. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist aufgelistet und priorisiert. Ihre Finanzierung wird am Ende von der Bundesversammlung bestätigt. Zurzeit verfolgt der Kanton Freiburg einen gleichmässigen Ausbau seines RER-Angebots. Der mittelfristige Infrastrukturbedarf ist jedoch nicht vollständig bekannt.

Projekt	Finanzierung	Stand der Koordination	Inanspruchnahme der FFF
Korrektur Kurven Bulle–Montbovon	STEP 2030/35	Vororientierung	Wahrscheinlich
Eigentrasseierung Montbovon	STEP 2030/35	Vororientierung	Wahrscheinlich
Neue Linienführung zwischen Romont und Vuisternens-devant-Romont	STEP 2030/35	Vororientierung	Ja
Verlegung Bahnhof Châtel-St-Denis	Leistungsvereinbarung	Festsetzung	Nein
Modernisierung Bahnhof Bulle	Leistungsvereinbarung	Zwischenergebnis	Gering, zu prüfen
Modernisierung und Verlegung Bahnhof Semsales	Leistungsvereinbarung	Vororientierung	Wahrscheinlich
Modernisierung und Verlegung Bahnhof Bossonens	Leistungsvereinbarung	Vororientierung	Wahrscheinlich
Doppelspuriger Abschnitt zwischen Pensier und Courtepin	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich
Frachtüberholspur in Givisiez	STEP 2030/35	Vororientierung	Gering, zu prüfen
Modernisierung Bahnhof Givisiez	Leistungsvereinbarung	Festsetzung	Nein
Neue Haltestelle Agy	STEP 2030/35	Vororientierung	Nein
Logistikzentrum im Sektor La Guérite in Estavayer-le-Lac	STEP 2030/35	Festsetzung	Ja
Neue Haltestelle Avry-Matran	Leistungsvereinbarung	Zwischenergebnis	Ja
Überholspuren zwischen Romont und Villaz-St-Pierre	ZEB und STEP 2030/35	Festsetzung	Ja
Aufhebung des Bahnübergangs und Bau einer Strassenunterführung mit Zufahrtsstrasse nach Villaz-St-Pierre	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich
Modernisierung des Bahnhofs Romont und neue Linienführung der Hauptgleise	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich
Modernisierung des Bahnhofs Freiburg und neue Linienführung der Hauptgleise	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich
Korrektur der Linienführung (gemäss Plan Bahn 2000) zwischen Fribourg/Freiburg und Palézieux	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich
Linienkorrektur zwischen Vauderens und Romont gemäss Sachplan Transport	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich
Tunnel zwischen Oron, Vauderens und Romont gemäss Sachplan Transport	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich
Neue Linienführung (Umfahrung Flamatt) zwischen Freiburg und Bern	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich
Fribourg/Freiburg: Zweite Bahnunterführung und Übereinstimmung der Bahnsteige	ZEB	Festsetzung	Nein
Logistikzentrum für Güterverkehr und Infrastrukturunterhalt der Bahn im Sektor Romont Ost	Festzulegen	Vororientierung	Wahrscheinlich



P0402

Modernisierung und Verlegung des Bahnhofs Bossonnens

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Öffentlicher Verkehr

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Bossonnens



● ○ Verlegung des heutigen (modernisierten) Bahnhofs / neuer Bahnhof
- - - - - → Projektverlauf

ANDERE BETROFFENE STELLEN

TPF

BAV

Région Glâne-Veveyse

VMVC

1. Projektbeschreibung

Im Rahmen der Arbeiten der Umgestaltung des Bahnhofbereichs Châtel-St-Denis, wird der Verkehr auf dem Abschnitt in Richtung Palézieux von März bis November 2019 unterbrochen sein. Der freiburgische Verkehrsbetrieb (TPF) profitiert von dieser Unterbrechung, um den Bahnhof Bossonnens umzugestalten, damit er dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) entspricht.

Mit dem aktuellen Projekt wird der Bahnhof leicht nach Osten verschoben, um einen genügend langen Bahnsteig zu errichten, der den Halt von Zügen mit einer Länge von 120 m erlaubt und den Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität auf der ganzen Bahnsteiglänge garantiert. In Zukunft wird der Bahnhof nur noch über ein einziges Gleis verfügen und es wird somit nicht mehr möglich sein, dass sich die Züge kreuzen.

Dies ist eine Zwischenlösung, da in einem Zeithorizont von 10 Jahren geplant ist, diesen Bahnhof durch einen neuen zu ersetzen, der in der Ebene zwischen der Kreuzung der Kantonsstrassen und dem Sportzentrum errichtet werden soll. Die Korrektur des Verlaufs wird erlauben, den Bahnübergang durch die Realisierung eines Tunnels aufzuheben und somit den Strassenverkehr im Dorfzentrum zu verbessern. Dies wird auch die Errichtung eines 120 m langen Kreuzungsbahnhofs erlauben, der wiederum

aus zwei dem BehiG konformen Bahnsteigen bestehen wird. Diese Phase ist eine Notwendigkeit, um dem vom Bund und Kanton gewünschten Fahrplan zu entsprechen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die erste Phase, nämlich die Modernisierung des aktuellen Bahnhofs, weist nur geringe räumliche Einflüsse auf. Sie liegt auf Grundstücken der TPF. Durch die Annäherung der Bahngleise an die Kantonsstrasse könnten Sicherheitsmassnahmen notwendig werden.

Die räumlichen Einflüsse des neuen Bahnhofs und des neuen Verlaufs sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht bekannt.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Diese Projekte folgen einem Plangenehmigungsverfahren des Bundes. Das Verfahren hat noch nicht begonnen.

Die Modernisierung am aktuellen Standort soll genehmigt werden, um in 2019 mit den Arbeiten beginnen zu können.

Die Verlegung des Bahnhofs wird durch das Investitionsprogramm 2025-2029 finanziert werden, unter Vorbehalt seiner Annahme durch die zuständigen Behörden. Die Realisierung ist für das Jahr 2026 geplant.

P0403

Logistikzentrum im Sektor «La Guérite»

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Gütertransport

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Estavayer

ANDERE BETROFFENE STELLEN

SBB

COREB



1. Projektbeschreibung

Der Sektor Guérite in Estavayer ist mit einer Fläche von 8.5 ha Gegenstand eines Projekts mit dem Ziel, mittels des neuen Gleisfeldes, ein Logistikzentrum für den Güterverkehr zu errichten. Das Projekt beinhaltet:

- › Die Übernahme der Lagerung und Verlagerung der Beladung, die aktuell im Bahnhof Estavayer-le-Lac ausgeführt wird, zur Minderung der Umweltbelastung (Lärm, Verkehr am Bahnübergang) und das Unfallrisiko, mittels der Freigabe der Flächen in der Nähe des Bahnhofs Estavayer;
- › Die Ausführung neuer Funktionen (Container-Umladung, Kiesbeladung, Beladung von Zuckerrüben, etc.) sowie der Vereinfachung des landwirtschaftlichen Gütertransports (vereinfachter Zugang, höhere Kapazität);
- › Die Möglichkeit zur Verfügungstellung eines Lagerstandorts der Arbeitsgeräte der Verwaltung der Bahninfrastrukturen;
- › Die Möglichkeit zur Anbindung an den kantonalen strategischen Sektor.

2. Begründung des Standortes

Die Lokalisation des Projekts wurde auf Grundlage der Bahnerschliessung und der Nähe zu zwei Kantonsstrassen festgelegt.

Der strategische Sektor «Rose de la Broye» im Süden der Gleise könnte von einem erleichterten Bahnanschluss profitieren.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das Projekt liegt vollständig auf Fruchtfolgeflächen. Dies ist aufgrund der Lage des Eisenbahnnetzes und der für ein solches Projekt erforderlichen technischen Konfigurationen unvermeidlich.

Die Beschränkungen, die mit den Umweltaspekten verbunden sind, und die daher zu ergreifenden Massnahmen, sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht zu klären.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Realisierung eines Logistikzentrums für den Güterverkehr untersteht dem Bundesverfahren.

Im Rahmen des Genehmigungsdossiers muss die Begründung des Standorts sowie der Einfluss auf FFF dargelegt werden.

Aktuell ist die Finanzierung des SBB-Projekts noch nicht geregelt.

P0404

Zu prüfende Umfahrungsstrassenprojekte

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Fräschels

Kerzers

Courtepin

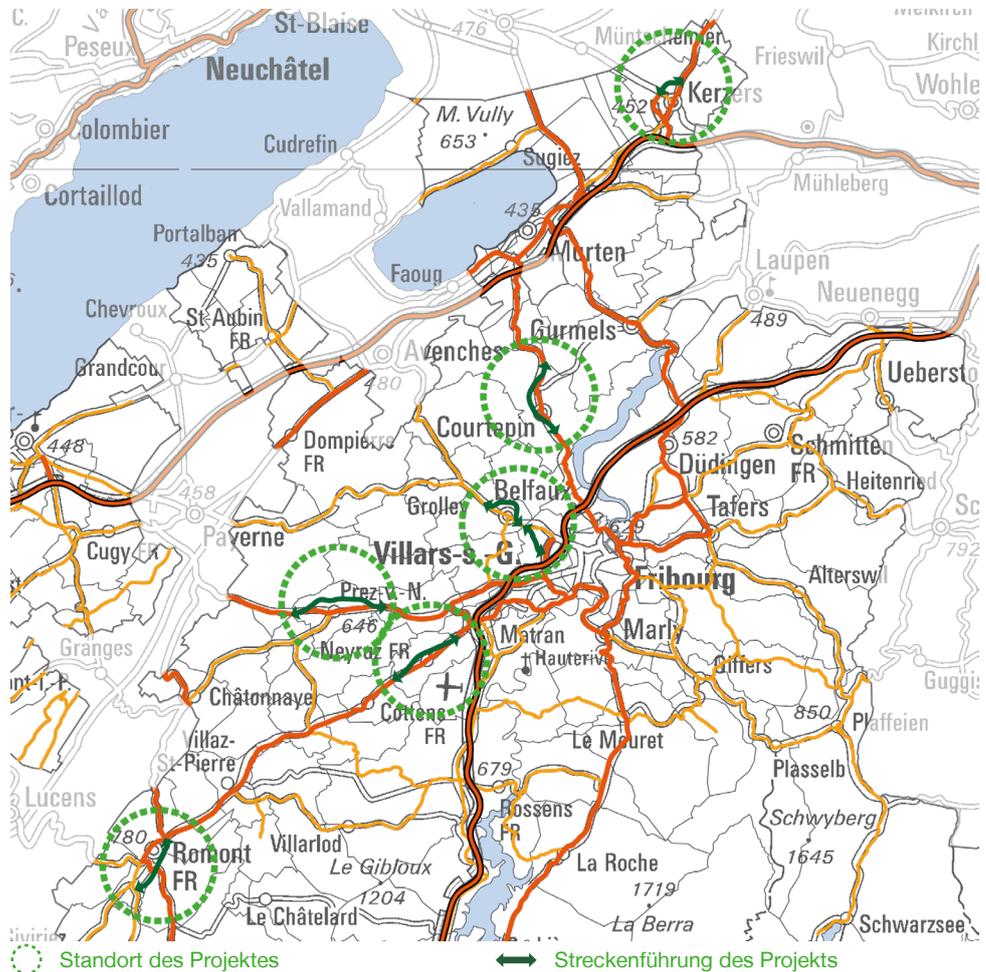
Belfaux

Givisie

Prez-vers-Noréaz

Neyruz

Romont



1. Projektbeschreibung

Die Kantonsstrassen müssen den allgemeinen Durchgangsverkehr sicherstellen, das nationale Strassennetz ergänzen und die wichtigen Verbindungen zwischen den verschiedenen städtischen Zentren und dem nationalen Strassennetz sicherstellen.

Mit dem starken Bevölkerungswachstum des Kantons Freiburg steigt die Belastung der kantonalen Strasseninfrastrukturen stetig. Trotz der Verlagerung wächst der Durchgangsverkehr aufgrund des Bevölkerungswachstums weiter und führt zu erheblichen Belästigungen im Zentrum von verschiedenen Ortschaften. Mehrere Gemeinden haben deshalb die Realisierung von Umfahrungsstrassen beantragt, um ihr Zentrum zu entlasten.

Um die Zweckmässigkeit der von den Gemeinden gewünschten Umfahrungsstrassenprojekte zu beurteilen, hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion eine Studie in Auftrag gegeben, mit der das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Umfahrungen

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Kanton BE

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Région Glâne-Veveyse

Agglomeration Freiburg.

D

gemessen werden kann (Evaluation und Priorisierung von Umfahrungsstrassen, 2013). Nach der Debatte im Grossen Rat vom 8. September 2016 wurden der vom Staatsrat vorgeschlagenen Liste zwei zusätzliche Projekte hinzugefügt und für die Projektstudien und den Landerwerb ein Kredit von 34'750'000 Franken gewährt.

Die Liste der zu prüfenden Umfahrungsstrassen, die Gegenstand dieses Projektblatts sind, ist die Folgende (alphabetisch geordnet):

- › Belfaux
- › Courtepin
- › Givisiez
- › Kerzers
- › Neyruz
- › Prez-vers-Noréaz
- › Romont

Zwei Projekte waren Gegenstand eines Dekrets für ihre Studien: Marly–Matran in 2006 und die Umfahrung von Düdingen in 2009. Sie sind Gegenstand von separaten Projektblättern.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Archäologische, diagnostische Probebohrungen sind in den, durch die Arbeiten betroffenen, Flächen geplant und müssen berücksichtigt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Projektstudien für die Umfahrungsstrassen von Belfaux, Courtepin, Romont, Neyruz, Prez-vers-Noréaz, Givisiez, Düdingen und Kerzers werden ab 2017 vom Kanton durchgeführt, obwohl die Realisierung zu diesem Zeitpunkt noch nicht garantiert ist.

Die zukünftigen Entwicklungsetappen dieser Projekte sind:

- › Ausarbeitung des Vorprojekts und Festsetzung allfälliger Begleitungs-massnahmen entlang der Standorte;
- › Ausarbeitung eines spezifischen Projektblatts für jede Route im kantonalen Richtplan, abhängig von den Ergebnissen der Projektstudien;
- › Ausarbeitung des definitiven Projekts (enthält die Konsultation der kantonalen und eidgenössischen Ämter, einschliesslich der Umwelt-notiz oder Umweltverträglichkeitsprüfung);

- › öffentliche Auflage;
- › Gesuch um Genehmigung;
- › Kreditantrag für die Arbeiten;
- › Ausführung der Arbeiten.

Eine feinere Priorisierung der vom Grossen Rat genehmigten Projekte wird zudem abhängig von ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis und den finanziellen Mitteln des Kantons ausgeführt. Es ist anzumerken, dass die Liste dieser Projekte gegebenenfalls erweitert werden kann.

P0405

Verbindungsstrasse Marly–Matran

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

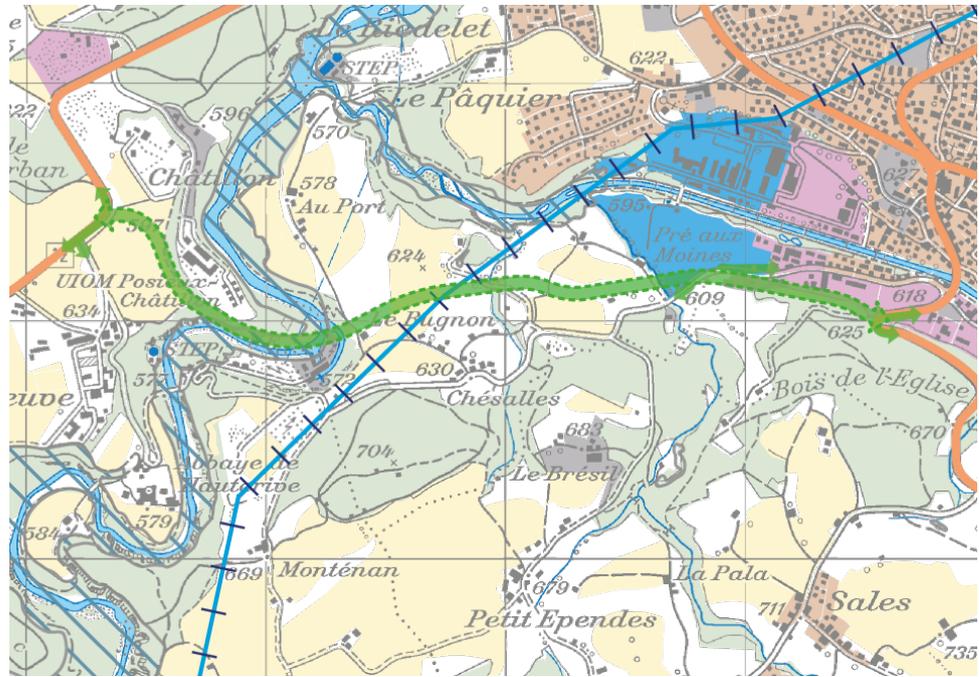
Marly

Arconciel

Hauterive

ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration Freiburg



Streckenführung des Projekts

Streckenführung Ausfahrten

1. Projektbeschreibung

Die Frage einer neuen Überquerung der Saane oberhalb Freiburgs wurde bereits Anfang neunziger Jahre erörtert. Unter den zahlreich untersuchten Varianten, befand sich auch eine neue Streckenführung, mit der Marly umfahren und zahlreiche Gemeinden am rechten Ufer der Saane direkt mit der Autobahn A12 und den Gewerbezones in Avry und Matran verbunden werden können. Diese neue Überquerung würde zudem nicht nur die Ortsdurchfahrt von Marly und die Pérolles-Brücke entlasten, sondern auch andere strukturierende Abschnitte des Strassennetzes der Freiburger Agglomeration (route de la Fonderie, route de la Glâne und route de Cormanon, Kreuzungen Belle-Croix und Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum, usw.).

Am 13. März 2006 gewährte der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit von 6'625'000 Franken für die Studien der Strasse Marly–Posieux.

Eine zwischen 2008 und 2009 durchgeführte Verkehrsstudie analysierte den Einfluss der Umfahrungsstrasse auf den Agglomerationsverkehr. Sie kam zu folgenden Schlussfolgerungen:

- › langfristig ist die Realisierung der «Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen der Busse und die Gestaltungen für den Langsamverkehr» zwischen Freiburg und Marly ebenso notwendig wie der Bau einer neuen Verbindungsstrasse Marly–Matran;

- › dennoch wird der Schwerpunkt auf die Realisierung von «Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen der Busse und der Gestaltungen für den Langsamverkehr» zwischen Freiburg und Marly gelegt;
- › der Bau einer neuen Verbindungsstrasse Marly–Matran könnte «um das Jahr 2030 gemäss der Entwicklung der Verkehrsbelastung» in Betracht gezogen werden; dieser Realisierungshorizont hängt von «der Verkehrszunahme, die in diesem Sektor zusammenkommen könnte» und der «maximal möglichen Verkehrsbelastung auf der Pérolles-Brücke», die auf 20'000 Fahrzeuge pro Tag festgelegt wurde, ab.

Die meisten in der Verkehrsstudie vorgeschlagenen Begleitmassnahmen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs sind Bestandteil des Freiburger Agglomerationsprogramms der 2. Generation und werden im Agglomerationsprogramm der 3. Generation weitergeführt. Die Massnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs (Verlängerung der Busspur von Marly Grand Pré bis zum Knoten Charmettes in Freiburg) und die Gestaltungen zugunsten des Langsamverkehrs zwischen der Grangette-Kreuzung und der Pérolles-Brücke dürften bis 2019 in Betrieb sein. Die Frequenz für die städtische Buslinie 1 Portes-de-Fribourg–Marly wurde 2011 auf einen 10 Minuten-Takt und im August 2014 auf einen 7.5-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten erhöht.

Allerdings haben sich die Umstände stark verändert. Trotz eines entschlossenen Modal Splits wird die Realisierung des Marly Innovation Center voraussichtlich einen zusätzlichen Verkehr von 7'500 Fahrzeugen pro Tag generieren, was dazu führt, dass der Höchstwert von 20'000 Fahrzeugen pro Tag schnell erreicht und überschritten sein wird. Auch in Anbetracht der in Grangeneuve vorgesehenen Investitionen (Agroscope Liebefeld Posieux, neuer Milchviehstall, Erweiterung der Lebensmitteltechnologiehalle, Umbau des bestehenden Ökonomiegebäudes) hat der Staatsrat entschieden, dieses Projekt unverzüglich neu zu starten. Im Juni 2016 ernannte der Staatsrat ein Steuerungsausschuss für die Wahl der am besten geeigneten Streckenführung und die Umsetzung dieses Verbindungsprojekts.

2. Begründung des Standortes

Der Staatsrat hat ein Steuerungskomitee (COFIL) mit 17 Mitgliedern ernannt, das unter der Leitung des Staatsrats des RUBD geführt wird.

Auf der Grundlage einer Analyse anhand von Mehrfachkriterien wurden für die Linie der «Verbindungsstrasse Marly-Matran» drei Varianten festgelegt:

- › Variante «unbedeckt»: direkte Linie, vollständig neu, entlang der Felder;
- › Variante «Chésalles»: Linie auf der bestehenden Gemeindestrasse bis zum Weiler Chésalles, anschliessend neue Teilstrecke entlang der Felder;
- › Variante «Tunnel»: neue Tunnel-Teilstrecke südlich der bestehenden

Gemeindestrasse, anschliessend neue Teilstrecke entlang der Felder.

Für die Bewertung der drei Varianten bestimmte das COPIL die folgenden 6 Kriterien:

- › 1. Leistungsverhalten der Strasse (Komfort und Zeit)
- › 2. Langsamverkehr
- › 3. Anschluss an bestehende Linien (Anschluss Privatstrassen, Arconciel, Petit Ependes)
- › 4. Umwelt (Wälder, Lärm, Gewässerschutz, Natur, Landschaft, Kulturgüter)
- › 5. Landwirtschaft, Fruchtfolgeflächen, Erwerb (Parzellenänderung)
- › 6. Kosten

Es wurde eine Gewichtung der einzelnen Kriterien durch die COPIL-Mitglieder vorgenommen, auf deren Grundlagen in einer zweiten Phase für die drei Varianten eine Note für jede der 6 Kriterien vergeben wurde. Die Variante «unbedeckt» erreichte die höchste Note. Der Staatsrat hat sich in der Sitzung vom 21. Februar 2017 für die Variante «unbedeckt» entschieden.

4. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das Projekt sieht eine Überquerung der Saane und eines Auengebiets von nationaler Bedeutung mit einer Brücke vor. Die grösstmögliche Reduzierung der Auswirkungen auf diesen Sektor ist eine grosse Auflage der für dieses Bauwerk gestarteten Ausschreibung.

Das Projekt liegt in der Nähe der Deponie La Pila, die saniert werden muss. Es handelt sich höchstens um die Begrenzung der Überschneidungen und/oder um die Maximierung der Synergien mit diesem Projekt.

Der kulturelle Aspekt von den Mönchen von Hauterive muss berücksichtigt werden, denn eine der grundlegenden Charakteristiken der Zisterze ist ihre Abgeschlossenheit im Hintergrund der Zivilisation und des Lärms.

Archäologische, diagnostische Probebohrungen sind in den durch die Arbeiten betroffenen Flächen geplant und müssen berücksichtigt werden.

Das Projekt benötigt circa 2 ha Fruchtfolgeflächen.

Es unterliegt einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Einschränkungen betreffend der biologischen Anbindung werden bereits beim Stand Vorprojekt berücksichtigt.

Der Rodungsbedarf und seine Notwendigkeiten müssen vor der Entwicklung der Projekte ermittelt werden.

5. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Die neue Strassenführung wird kantonal sein.
- › Darstellung der Auswirkungen der neuen Verbindung auf den Autobahn-Anschluss sowie deren optimale Betriebsvereinbarkeit mit dem Anschluss der Autobahn.
- › Gewährleistung der Koordination mit dem ASTRA betreffend der Umgestaltung des Anschlusses (Verfahren, Kosten) und der Übereinstimmung mit den Nationalstrassen.

P0406

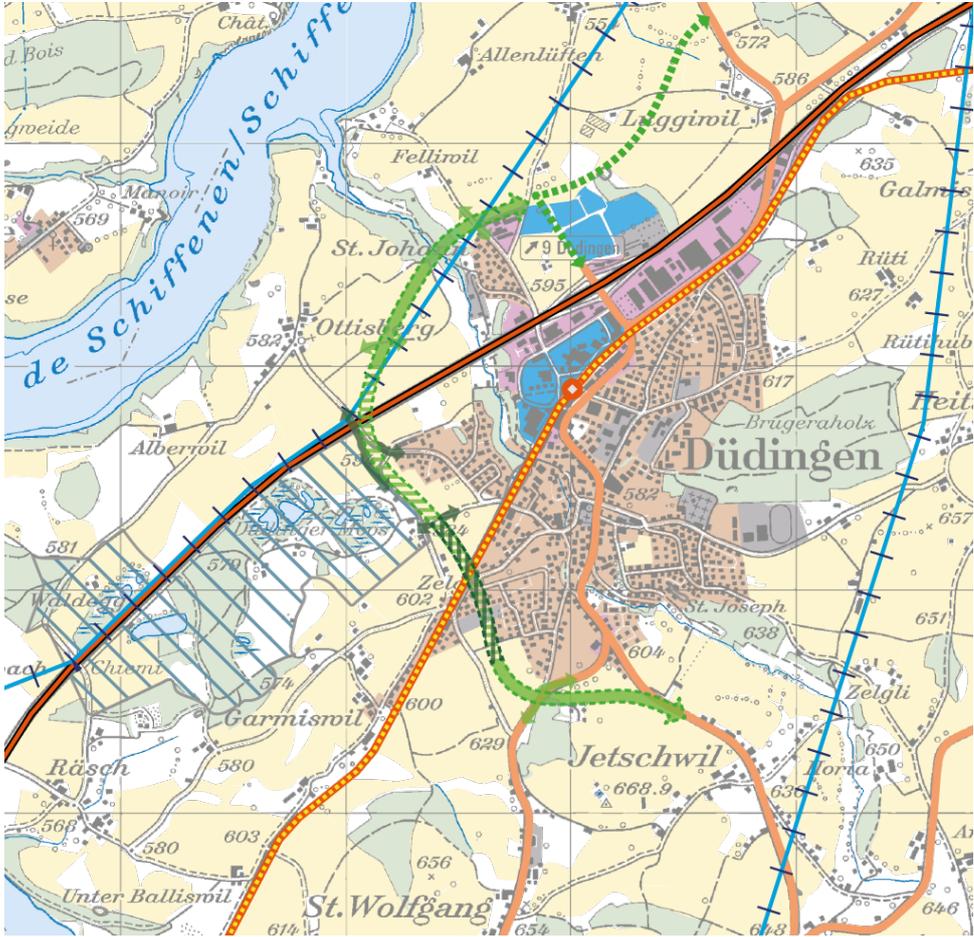
Umfahrungsstrasse Düdingen

STAND DER KOORDINATION
Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDENES THEMA
Motorisierter Individualverkehr

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST
Düdingen

ANDERE BETROFFENE STELLEN
Gemeindeverband Region Sense
ASTRA



- ↔ Streckenführung Umfahrungsstrasse
- ↔ Streckenführung Ausfahrten / Variante hoch
- ⌘ Unterirdisches Trasse Variante tief / hoch
- ⌘ Streckenführung Verbindungsprojekt Birch-Luggiwil

1. Projektbeschreibung

Die Streckenführung der zukünftigen Umfahrungsstrasse von Düdingen ist seit über 20 Jahren Gegenstand von Variantenstudien mit Vorschlägen im Osten oder im Westen des Dorfes.

Im Anschluss an den Bericht des Staatsrates als Antwort auf das Postulat Bürgiser-Marbach wurde im unteren Sensebezirk die «Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk» durchgeführt. Ihr Untersuchungsperimeter ging im Westen bis zur Saane, im Norden bis zur Sense, im Osten bis zur Kantonsgrenze und im Süden bis zur Strasse Freiburg–Tafers–Heitenried.

Die Studie kam zum Schluss, dass eine Umfahrung der Ortschaft die langfristige Lösung der aktuellen Probleme ermöglicht, die durch die Ortsdurchfahrt Düdingen entstehen. Die bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder ein neuer Autobahnanschluss zwischen Düdingen und Flamatt (z. B. in der Verbindung Berg–



Fillistorf) würde jedoch nicht zwingend eine bedeutende Entlastung der Ortsdurchfahrt sicherstellen. Die Studie zieht ein Verkehrskonzept in Betracht, das namentlich die Realisierung einer Umfahrungsstrasse von Düdingen sowie die Umsetzung des Bewertungssystems für die Ortsdurchfahrt beinhaltet (VALTRALOC).

In 2009 gewährte der Grosse Rat im Hinblick auf die Realisierung der Umfahrungsstrasse von Düdingen einen Verpflichtungskredit in Höhe von 9 Millionen Franken für die Studien zum Vorprojekt und den Landerwerb.

Inzwischen hat der Staatsrat in 2013 in Abstimmung mit der Gemeinde und der Region entschieden, dass die Weiterführung der Studien erst nach Fertigstellung der Strassenverbindung Birch–Luggiwil durch das ASTRA denkbar ist. Die 1. Etappe, die Realisierung der Verbindung Birch–Luggiwil durch das ASTRA, verspätet sich aufgrund von Einsprachen bei der ersten öffentlichen Auflage im Jahr 2014. Eine neue Auflage erfolgte im Frühjahr 2017. In der Verkehrsanalyse der Metron AG, die der Kanton in Auftrag gab, wird empfohlen, die Auswirkungen der Poya-Brücke auf die Durchfahrt in Düdingen abzuwarten. Seit der Eröffnung der Brücke in 2014 hat der Kanton eine Verminderung in Höhe von 5.5 % des Verkehrs nach Düdingen verzeichnet. Diese geringe Auswirkung auf die Durchfahrt der Ortschaft Düdingen benötigt deshalb aber keine Aktualisierung der Studie der Metron AG.

2. Begründung des Standortes

Die Studien zum Vorprojekt führten zur Wahl einer 3'710 m langen Streckenführung im Westen des Dorfs, ausgehend von der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geplanten Strassenverbindung Birch–Luggiwil und in die bestehende Kantonsstrasse bei der Einfahrt Jetschwil mündend. Beim gegenwärtigen Stand des Vorprojekts verbleiben dennoch, je nach Länge des unterirdischen Abschnitts, zwei geprüfte Varianten für 160 bzw. 230 Millionen Franken.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Für beide Varianten wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt. Die tiefe Variante, d. h. die tieferliegende, weist ein längeres überdecktes Teilstück (Tunnel) auf als die hohe Variante, was zu höheren Kosten führt. Sie weist hingegen eine geringere Lärmbelastung auf. Bei der hohen Variante sind am Nordportal des überdeckten Abschnitts ein Lärmschutzdamm und ein schallschluckender Belag notwendig.

Das Strassenprojekt grenzt an den Schutzperimeter des Düdinger Mooses, das Hochmoore, Flachmoore und Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung enthält. Die tiefe Variante weist das Risiko auf, das Moos durch den Unterbruch des natürlichen Zulaufs trocken zu legen, da sie sich auf Höhe des Grundwassers befindet. Die hohe Variante hingegen würde ermöglichen, das Strassenabwasser nach Behandlung in das Moos zurückzuführen.

Für beide Varianten benötigt das Projekt Fruchtfolgeflächen von 5.5 ha. Zudem benötigt es auf der Nordseite eine Rodung von 4'300 m².

Der am Nordende des Tunnels gelegene Bach wird mit einer Brücke überquert und

erhalten.

Archäologische, diagnostische Probebohrungen sind in den durch die Arbeiten betroffenen Flächen geplant und müssen berücksichtigt werden.



P0407

Verbindung Birch–Luggiwil

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

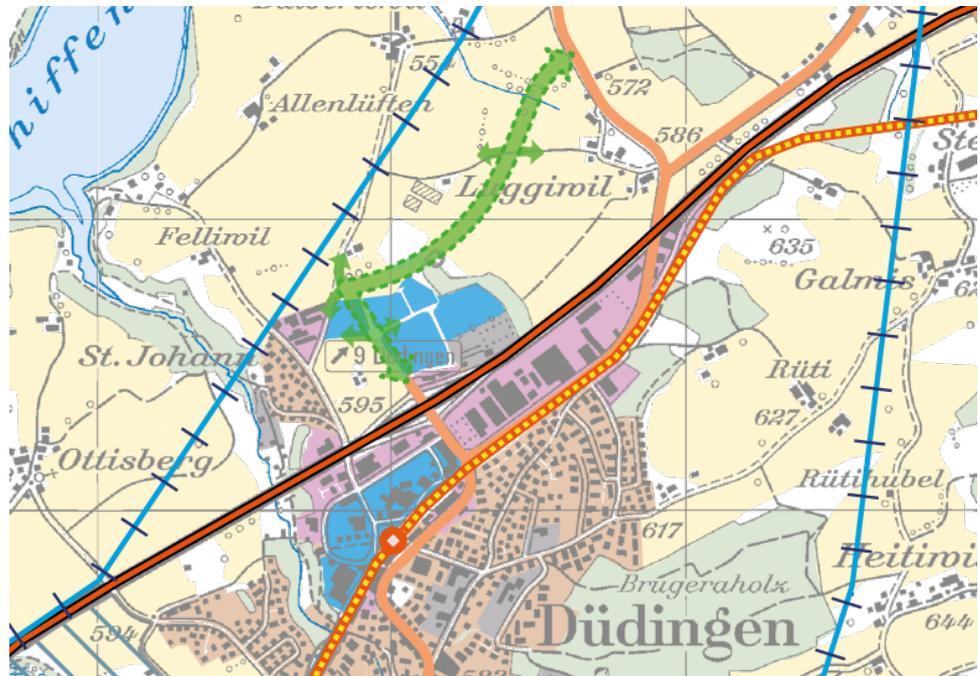
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Düdingen

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Gemeindeverband
Region Sense

Bundesamt für Strassen



Streckenführung Projekt

Streckenführung Ausfahrten

1. Projektbeschreibung

Der Autobahnanschluss Düdingen wartet seit seinem Bau im Rahmen der Autobahn N12 in den 70er-Jahren auf seine Fertigstellung. Mit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des nationalen Finanzausgleichs, der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen und der Übernahme der Nationalstrassen durch den Bund, hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) das Projekt für den Bau einer neuen Strassenverbindung zwischen dem Autobahnanschluss und der Strasse Düdingen–Murten bei Luggiwil übernommen. Das Autobahnamt hatte dieses Projekt in 2005, mit dem Ziel der Fertigstellung des Anschlusses, begonnen. Das Projekt trägt den Strassennamen Birch–Luggiwil.

Diese Verbindung zielt darauf ab, einen grossen Teil der Probleme in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Rückstau beim Autobahnanschluss mit einer besseren Verteilung des Verkehrsflusses auf beiden Seiten des Anschlusses zu lösen. Zudem bildet sie den Hauptzugang zum strategischen Sektor «Birch und Bahnhof».

2. Begründung des Standortes

Die Verbindung Birch-Luggiwil ist verknüpft mit dem noch ausstehenden Beginn des Anschlusses der Autobahn im Norden. Sie erlaubt eine direkte Verbindung zur Kantonsstrasse in Richtung Murten und entlastet damit die Abzweigung südlich des Anschlusses.

› Siehe Projektblatt «Strategischer Sektor Birch und Bahnhof»

Die Ausführung dieser Planung schliesst an die Anbindung des strategischen Sektors «Birch und Bahnhof» an.

In 2007 wurde für die Landumlegung eine Körperschaft gebildet, um die Grundstücke zur Verfügung zu stellen.

Das Projekt kann mit dem Projekt für die Umfahrungsstrasse von Düdingen verknüpft werden, soweit sich die Vorlagen entsprechen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das Projekt ist auf Fruchtfolgeflächen (FFF) angesiedelt. Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion hat sich schriftlich beim Bundesamt für Raumentwicklung eingesetzt, um die für das Projekt notwendigen 5.4 ha FFF von der Reserve abzuziehen.

Archäologische Probebohrungen wurden auf einem Streckenabschnitt bereits realisiert, aber eine ergänzende Bohrkampagne ist in 2018 zu realisieren.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Projekt wurde im Frühling 2017 vom ASTRA aufgelegt. Der Kanton fordert den Bund auf, sich zu verpflichten, die Arbeiten bis ca. Ende 2022 abzuschliessen.

Die zu ergreifenden Begleitmassnahmen für die Murtenstrasse zwischen dem Kreisel «Sika» und dem provisorischen Kreisel «Luggiwil» werden Gegenstand von detaillierten Projekten sein und vom Kanton (Anpassung der provisorischen Kreuzung «Luggiwil») bzw. von der Gemeinde (Gemeindestrasse) ausgeführt, unter Berücksichtigung des Sachplans Velo.

Nach ihrer Fertigstellung wird die Strasse zum grossen Teil Eigentum des Staates Freiburg, der Bereich der Nationalstrassen beschränkt sich auf den unmittelbaren Abschnitt des Anschlusses.

Die Murtenstrasse zwischen dem Kreisel «Sika» und dem provisorischen Kreisel «Luggiwil» wird vom kantonalen Netz in das Gemeindefeld zurückgestuft. Die Verlagerung des Verkehrs wird Gegenstand eines Beschlusses des Staatsrates sein.

P0408

Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum und Zufahrt Freiburger Spital (HFR-Freiburg)

STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

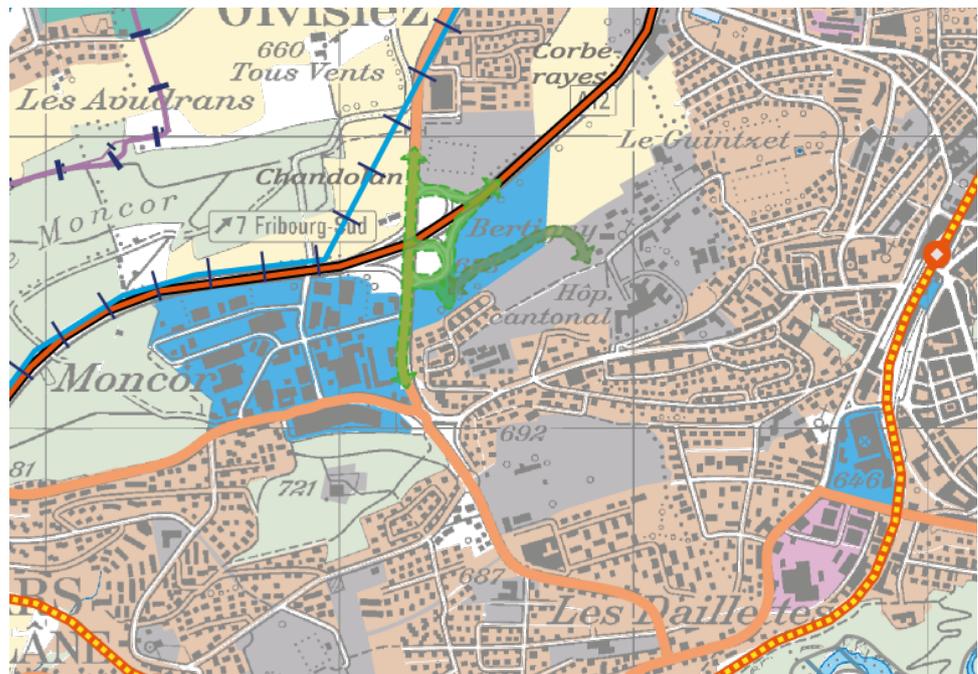
DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Givisiez

Villars-sur-Glâne



— Streckenführung Zufahrtsstrasse HFR Variante 1
 — Streckenführung Zufahrtsstrasse HFR Variante 2
 — Streckenführung Autobahnanschluss

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Freiburg

Bundesamt für Strassen

1. Projektbeschreibung

Dieses Projektblatt vereint die zwei verbundenen Projekte des Autobahnanschlusses und der Zufahrt zum Spital (HFR-Freiburg) und zum strategischen Sektor.

Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum

Der Sektor in der Nähe des N12-Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum, ausgewiesen als strategischer Sektor, hat in den letzten Jahren eine bedeutende demografische, wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung durchlaufen.

Mehrere Siedlungsprojekte werden in Betracht gezogen, namentlich in Bertigny, einem «strategischen Agglomerationsstandort» des Agglomerationsprogramms der 3. Generation (AP3) der Agglomeration Freiburg. Mehrere im AP3 vorgesehene Mobilitätsmassnahmen betreffen diesen Sektor (05.05 Schaffung der Infrastruktur Spital–Moncor für die zukünftige ÖV-Linie 6; 08.05 Schaffung eines Park+Ride am Autobahnanschluss Freiburg-Süd; 07.03 Gestaltung einer Langsamverkehrs-Verbindung auf der jetzigen Promenade des Tilleuls).

Der Sektor Chandolan–Corberayes–Chassotte war Gegenstand eines Studienauftrags.

Mit der Neugestaltung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum soll die Verkehrssicherheit des Anschlusses sowie die Erreichbarkeit der angrenzenden Entwicklungszonen verbessert werden. Es handelt sich insbesondere um:

- › die langfristige Sicherstellung des Betriebs und der Sicherheit des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum;
- › die Ermöglichung der Erschliessung der Zonen von Bertigny, Chandolan und Corberayes;
- › die Verbesserung der Zufahrt zum HFR-Freiburg und die Sicherstellung des Verkehrsflusses;
- › die mögliche Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und namentlich der Reisegeschwindigkeit der Busse zu den Stosszeiten (Entlastung der Route de Villars) sowie die Förderung des Langsamverkehrs unter Berücksichtigung der im Agglomerationsprogramm der 2. Generation vorgeschlagenen Massnahmen.

Dieses Projekt wird vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geleitet. Die definitive Kostenverteilung wird auf der Grundlage des definitiven Projekts durchgeführt. Die Studienkosten, die den Bereich Nationalstrassen betreffen, werden provisorisch zu 50 % zu Lasten des ASTRA und zu 50 % zu Lasten des Kantons aufgeteilt.

Neue Zufahrtsstrasse zum HFR–Freiburg und zum Standort Bertigny

Um namentlich in der Stosszeit eine bessere Zufahrt von der Autobahn zum HFR-Freiburg sicherzustellen und das Strassennetz auf der Achse «HFR-Freiburg – Route de Villars–Kreuzung Belle-Croix» zu entlasten, ist die Gestaltung einer neuen Nordzufahrt vom Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum vorgesehen. Der im strategischen Sektor «Unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd» gelegene Standort Bertigny wird mit dieser neuen Gestaltung ebenfalls erschlossen. Diese neue Zufahrt ist keine neue Einfallsachse in die Stadt. Es werden bei Bedarf die nötigen Massnahmen ergriffen, um den Transitverkehr zu verhindern und dafür zu sorgen, dass dieser Grundsatz beachtet wird. Die neue Strasse wird Teil des Kantonsstrassennetzes sein.

Das Projekt gliedert sich in zwei Phasen. Die erste Phase besteht im Bau einer neuen Zufahrt, die die Autostrasse unterquert, und in der Anbindung der Kantonsstrasse. Die zweite Phase besteht im Bau eines Kreisels auf dem Trasse der neuen Strasse, um diese an den Autobahnanschluss anzubinden. Darauf folgt die Besiedelung des strategischen Sektors.

› Siehe Projektblatt «Strategischer Sektor Unmittelbare Umgebung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd»

2. Begründung des Standortes

Die Lage des Kreisels entspringt aus der Koordination mit dem ASTRA, um die notwendige Fahrzeugkapazität zu ermöglichen und Auswirkungen auf die anderen Achsen zu vermeiden, sowie aus der Koordination mit der Wirtschaftsförderung Kanton Freiburg, um die Nutzfläche für Unternehmen zu optimieren.

Bei der Genehmigung des Grundsatzes zur Erhöhung der Anschlusskapazität, stellte das ASTRA die Forderung, dass mittels Begleitmassnahmen sichergestellt werden muss, dass die Kreuzungen «Jumbo» und «Belle-Croix» des naheliegenden kantonalen Strassennetzes die Kapazitätserweiterung des Autobahnanschlusses tragen können. Folglich muss bei der Umgestaltung der Kreuzung Belle-Croix die Aufwertung der umliegenden Sektoren miteinbezogen werden.

Um die Bildung einer nicht bebaubaren Parzelle (von ungefähr 12'500 m²) zu verhindern und die Einhaltung der Belastungsgrenzwerte für Lärm auf einem Teil der benachbarten Wohnzone sicherzustellen, hat die Gemeinde Villars-sur-Glâne eine weitere Variante vorgeschlagen, die sich auf einer Länge von weniger als 100 m auf Fruchtfolgefächern ausdehnt. Zurzeit werden Diskussionen geführt die zu einem Kompromiss zwischen den beiden Varianten führen sollen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Umweltnotiz bezüglich dieses Projekts behandelt die Themen Lärm, Luft, Wasser, landschaftliche Integration und Bodenschutz.

Archäologische, diagnostische Probebohrungen sind in den durch die Arbeiten betroffenen Flächen geplant und müssen berücksichtigt werden.

Das ISOS muss bei den Prüfungen zwingend miteinbezogen werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Projekt Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum wird in Kürze vom ASTRA aufgelegt. Es ist Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das Projekt der neuen Zufahrt mit der Umweltnotiz war Gegenstand einer Vorprüfung (Konsultation der kantonalen und eidgenössischen Ämter). Die Streckenführung der Strasse muss noch fertiggestellt werden.



P0409

Autobahnanschluss Matran

STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDENES THEMA

Motorisierter Individualverkehr

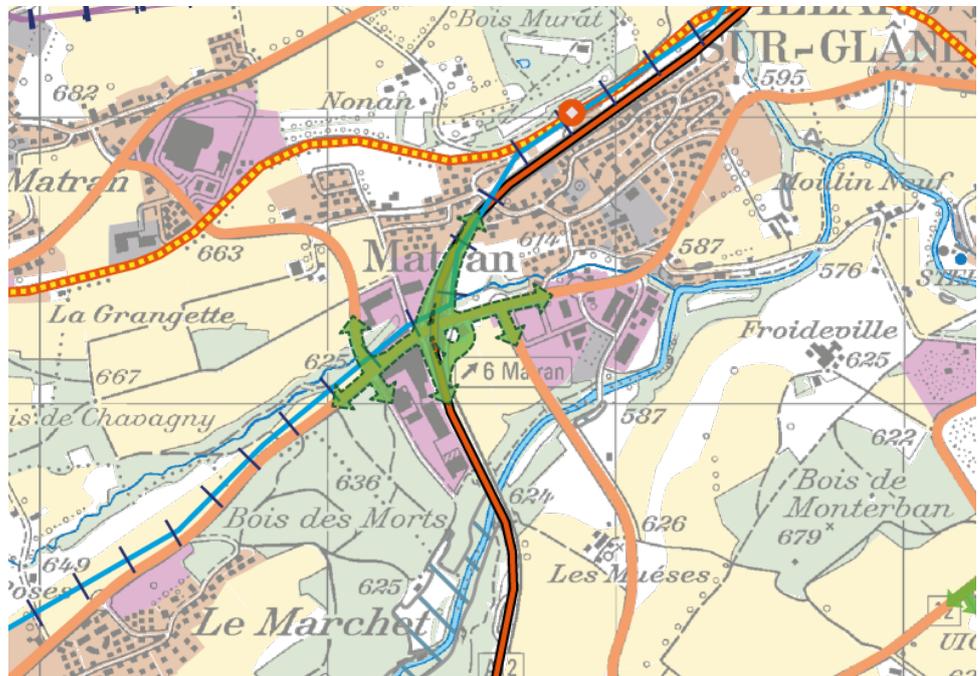
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Matran

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Freiburg

ASTRA



 Streckenführung des Projekts

1. Projektbeschreibung

Der Autobahnanschluss Matran wird aktuell von ungefähr 20'000 Fahrzeugen pro Tag beansprucht und seine Rolle besteht hauptsächlich darin, den Sektor Süd des Grossraums Freiburg zu erschliessen und die Erreichbarkeit der nahegelegenen Aktivitäten und Geschäfte sicherzustellen (namentlich MMM Avry-Centre, Gewerbezone Champs Fleuris in Matran, Bauhaus). Dieser Anschluss weist erhebliche Mängel auf, namentlich in Bezug auf die Sicherheit und die Bedingungen für bestimmte Verkehrsflüsse. In der Tat wird an den angrenzenden Kreuzungen regelmässig eine Überlastung des Strassennetzes beobachtet, namentlich auf Höhe der Kreisel Bois des Morts und Pueblo, dies in Verbindung mit dem Verkehr, der von den Geschäftsaktivitäten innerhalb des Sektors und den Pendlerströmen generiert wird.

Im Bestreben, die Betriebsbedingungen dieses Anschlusses zu verbessern und das Unfallrisiko zu reduzieren, plant das Bundesamt für Strassen (ASTRA) dessen Neugestaltung, welche die Ziele der Verkehrsflüssigkeit und -sicherheit erfüllen soll.

Die Realisierung einer Bushaltestelle in der Nähe der Gewerbezone Champs Fleuris in Verbindung mit der zukünftigen ÖV-Linie Nr. 11 Freiburg–Matran–Rosé ist in das Projekt eingebunden.

Eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Langsamverkehr auf der Kantonsstrasse ist, in Abstimmung mit der kantonalen Veloplanung, vom Bund ebenfalls vorgesehen.

2. Begründung des Standortes

Es wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt.

Ausser einem schallschluckenden Belag sind keine physikalischen Lärmschutzmassnahmen zu treffen. Indessen hat sich der Staat Freiburg mit einer Vereinbarung dazu verpflichtet, eine Lärmschutzwand zu bauen, um das landwirtschaftliche Grundstück, das dem Anschluss am nächsten liegt, zu schützen (Art. 97 des Grundbuchs).

Das Projekt benötigt circa 0.84 ha der Fruchtfolgeflächen.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Umweltverträglichkeitsnotiz betreffend dieses Projektes behandelt die Frage des Lärms, der Luft, des Wassers, der landschaftlichen Integration und des Bodenschutzes.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Plangenehmigungsverfahren des Bundes ist zu befolgen.

Das Projekt ist aktuell in der definitiven Projektphase vor der Genehmigung. Alle Arbeiten in Bezug auf Varianten und Betrieb wurden eingestellt. Der Einfluss der Verbindung Marly-Matran auf den Autobahnanschluss wurde geprüft und miteinbezogen. Ohne Anpassungen an der Verbindung Marly-Matran, namentlich der Kapazität und Verkehrsregulierung, kann dieser Anschluss nicht gebaut werden.

Das Projekt des Autobahnanschlusses wird in Kürze vom ASTRA aufgelegt.

Der Beginn der Arbeiten ist spätestens für 2024 geplant.

› Siehe Projektblatt «Verbindung Marly-Matran»

P0501

Mountainbike-Farm Hapfere Plaffeien

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

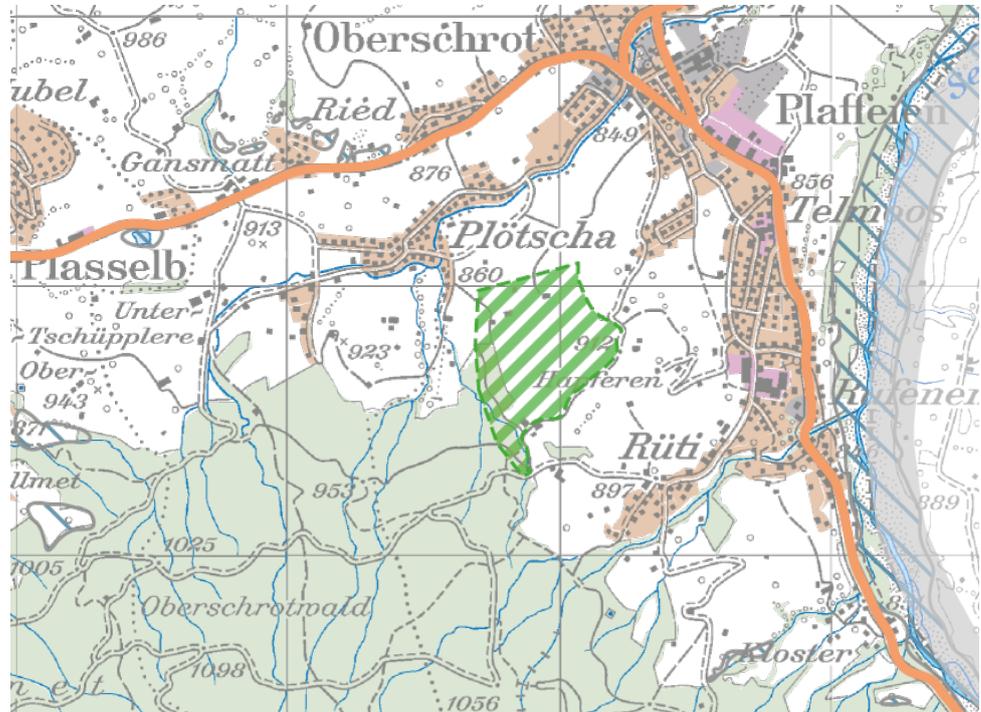
Plaffeien

ANDERE BETROFFENE STELLEN

WaldA

LwA

Gemeindeverband
Region Sense



 Geplanter Perimeter

1. Projektbeschreibung

Mit dem Ziel, das Angebot für das Mountainbike auszubauen und die touristische Attraktivität des Standortes Hapfere am Schwyberg das ganze Jahr zu gewährleisten, wurde die Idee entwickelt, einen Mountainbike (MTB) Park zu bauen.

Der Skilift Hapfere ist im Winter ein vielbesuchter und wertvoller Lift für Kinder und Personen die neu mit dem Ski- oder Snowboardfahren beginnen wollen. Die Skisaison ist jedoch kurz. In schneefreien, trockenen Tagen wird der Wald oberhalb des Hapfere-Hügels bereits rege von Bikern genutzt und die Region weist eine grosse Bike-Szene auf. Der Bike Club Sense Oberland (BSO) zählt fast 400 Mitglieder.

Der Hapfere-Hügel ist der optimale Ort für eine MTB-Farm, da er ein optimales Gelände bietet und zudem bereits ein Lift und eine Buvette/Café bestehen.

Elemente der MTB-Farm

Verschiedene Flowtrails mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden sollen gebaut werden, um ein möglichst breites Angebot bieten zu können. Das Gefälle der Flowtrails soll zwischen 10 und 30 % variieren. Mittels einer sanft in die Landschaft eingliederten Streckenführung werden natürliche Terrainsenkungen- und Erhebungen

der lokalen Topographie bewusst integriert. Weiter sollen unterschiedliche Routen zum Hochfahren angeboten werden, um die Trails auch ohne Lift benutzen zu können.

Vor oder neben der Buvette soll ein kleiner Pumptrack entstehen, der zum Aufwärmen oder für gezielte Übungen genutzt werden soll. Das Projekt beinhaltet auch die Renovation der Buvette, damit diese für Events und zur Verpflegung genutzt werden kann. Ein Allwetterspielplatz mit Kletterturm, Sandkasten, Grillplatz und einem sogenannten Kids Skill Center ist vorgesehen, um den Standort Hapfere noch attraktiver für Familien zu gestalten. Schlussendlich soll der bestehende Skilift so angepasst werden, dass die Bikenden hochgezogen werden können, damit diese möglichst viele Fahrten machen können.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in den Studien "Voralpen 2030" des Kantons und «Mountainbike Freiburg».

Bestehende Infrastruktur

Skilift;

Zufahrtsstrassen zur Tal- und Bergstation;

Befestigter Parkplatz bei Bergstation und unbefestigter Hilfsparkplatz bei Talstation;

Kleinbaute bei Talstation als Materialdepot;

Buvette bei Bergstation / Toiletten;

Bike Parcours Sense Oberland (unmittelbare Nähe).

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Stellungnahmen der Schneekristall AG (Skilift Hapfere), der Landeigentümerinnen und -eigentümern, Pächterinnen und Pächter, Eigentümern Buvette bzw. der Liegenschaft Obere Hapfere.

Das hauptsächlich landwirtschaftlich genutzte Gebiet beinhaltet einige Biodiversitätsförderflächen mit Qualität 1 (BFF1). Da Landwirtinnen und Landwirte mindestens 7 % ihrer Fläche als BFF1 angeben müssen, um direktzahlungsberechtigt zu sein, muss gut abgeklärt werden, ob die Landwirtinnen und Landwirte die Möglichkeit haben, auf andere Flächen auszuweichen.

Die Existenz des bestehenden Skiliftes muss längerfristig gesichert sein (insb. Konzession).

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Vertragliche Regelung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern (Land, Skilift, Buvette) und Pächterinnen und Pächtern.

Darstellung der Machbarkeit der Anlagen aus umweltrechtlicher Sicht in jedem Planungsschritt so detailliert wie nötig:

- › Darstellung von allfällig untersuchter Varianten und Begründungen der letzten Endes erfolgten Wahl namentlich unter dem Aspekt der Raumordnung und des Umweltschutzes;
- › Bevorzugung derjenigen Varianten, für deren umweltrechtlich konforme Realisierung am wenigsten Kompensationsmassnahmen nötig sind.

Planung des Projektes im Ortsplan mit Einzonung in eine Spezialzone.

Erstellung eines Detailbebauungsplans.

Einreichung der entsprechenden Baubewilligungsgesuche und Gesuche für eine nachteilige Nutzung.



P0502

Erweiterung des Skigebiets, der MTB-Strecken und Klettersteige von Moléson-sur-Gruyères

STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung der Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Greyerz

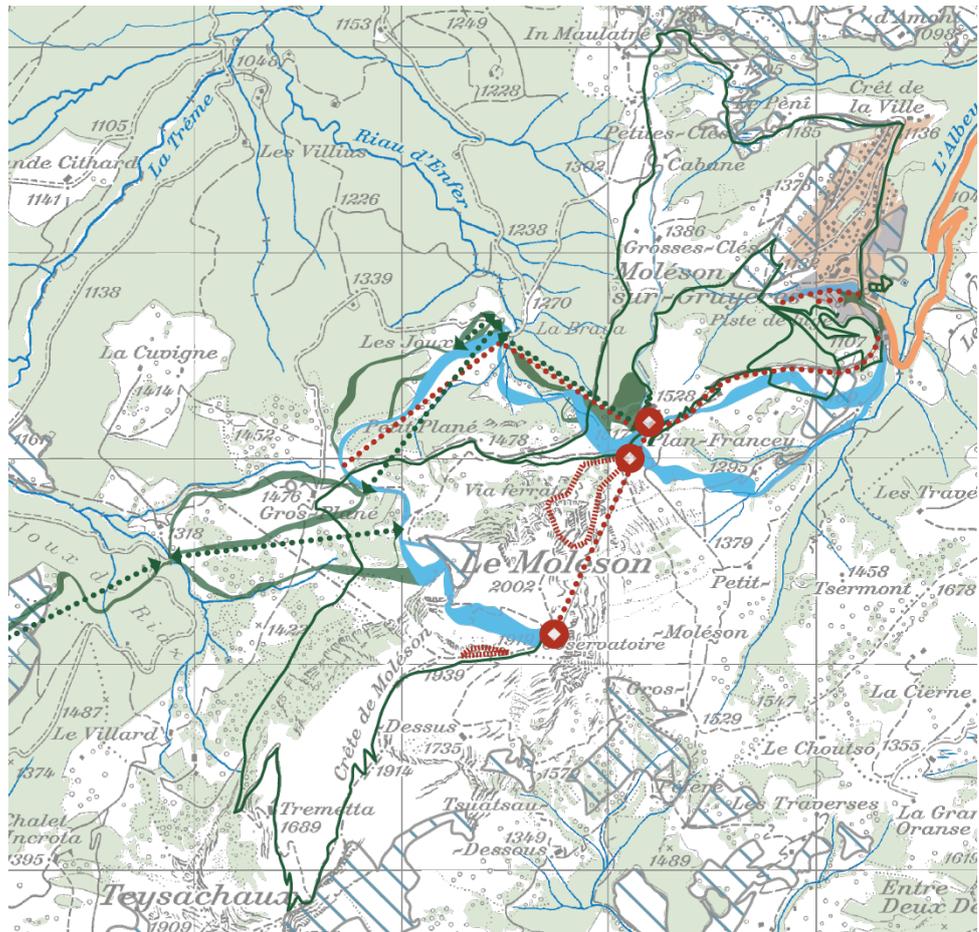
Semsaies

Haut-Intyamon

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ARG

Région Glâne-Veveyse



- Geplante Seilbahnen
- Bestehende Seilbahnen / Stationen
- Geplante MTB-Strecken / Bestehende Klettersteige
- Bestehende / Geplante Skipisten

1. Projektbeschreibung

Das Gebiet Moléson-sur-Gruyères liegt im Zentrum zwischen den Kulturzentren Bern, Lausanne, Freiburg und Vevey und ist ein beliebtes Tagesausflugsziel.

Moléson ist ein Dorf, welches sich in Entwicklung befindet und Mitte der 60er Jahre entstand. Die Planung sieht eine Entwicklung der Touristenbetten vor. Die für die Entwicklung des Tourismus und der Immobilien zuständigen Instanzen planen zudem in zwei Phasen den Bau von insgesamt 350 neuen Ferienunterkünften sowie einer Indoor-Freizeitanlage. Aufgrund der neuen Unterkünfte werden in Zukunft im Gebiet Moléson mehr Gäste erwartet, weshalb auch die Freizeitanlagen für den Winter- und Sommertourismus ausgebaut werden sollen.

Anlagen für Wintertourismus

Zwischen 2008 und 2014 wurde eine Studie erarbeitet, bei welcher verschiedene Varianten ausgearbeitet wurden. Dabei spielten die ökologischen Faktoren eine wichtige Rolle. So wurden beispielsweise alle ökologischen sensiblen Zonen, welche gemäss den Ortsplänen der betroffenen Gemeinden in dieser Region existieren, nicht als mögliche Gebiete für die Erweiterung des Skigebietes in Betracht gezogen. Zudem wurden Aspekte wie die Hanglage, die Sonneneinstrahlung und die Lawinengefahr untersucht.

Aufgrund dieser Studie wurde folgendes Projekt ausgearbeitet:

Der Bau und die Erneuerung der Winterfreizeitanlagen sind in vier Phasen gegliedert. In einer ersten Phase wird der Schlepplift bei Plan-Francey durch einen Sessellift ersetzt, dessen Verlauf parallel zum alten Lift geplant ist. Zudem soll die bereits existierende Piste verlängert werden. Das Trassee des alten Schleppliftes soll in eine neue Piste umgewandelt werden. Diese Piste soll erstellt werden, damit vom neuen Sessellift auch eine blaue Piste zum Gebiet «Les Joux» führt.

In der zweiten Phase soll im Gebiet «Joux-Devant» ein neuer Schlepplift mit zwei kleinen Pisten erstellt werden. Zudem ist dort eine neue Piste geplant, damit der bereits bestehende Sessellift besser ausgelastet wird. Durch die Erstellung der Installationen in den Phasen I und II könnte die Kapazität des Skigebietes um 28 % gesteigert werden, auf 2'820 Skifahrerinnen und Skifahrer pro Tag.

In einer dritten Phase soll im Gebiet zwischen «Gros-Plané» und «Joux-Devant» das Skigebiet ausgeweitet werden, da dieser Standort gute Schneebedingungen besitzt. Dazu ist die Erstellung einer neuen Piste geplant und der alte Sessellift soll durch einen neuen 4er Sessellift ersetzt werden.

In der Phase 4 ist im Bereich «Cheval Brûlé», welches ein attraktives Skigelände mit wenig Wald und guter Schneesicherheit darstellt, ein neuer 4er Sessellift geplant. Der ausgewählte Verlauf hat eine minimale Rodung zur Folge. Im Bereich dieses neuen Sesselliftes sollen zusätzlich drei neue Pisten erstellt werden. Durch den Bau dieses neuen Sesselliftes kann die Kapazität der Skifahrenden im Skigebiet Moléson im Vergleich zu heute insgesamt verdoppelt werden.

Anlagen für Sommertourismus

Im Sommer ist die Besucherdichte deutlich höher als im Winter. Deshalb werden neue Mountainbike (MTB)-Strecken und Klettersteige geplant.

Eine von 2013-2015 durchgeführte Studie hat gezeigt, dass sich der Ort durch die geografische Situation, die Topographie, die Verfügbarkeit der Transportanlagen, die Nähe zu grossen Zentren sowie durch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr für neue MTB-Strecken eignen würde. In dieser Studie wurden verschiedene Varianten für neue Mountainbike-Strecken erarbeitet. Bei der Siegervariante sollen sich die Wege im Gebiet zwischen Plan-Francey und Moléson-Village befinden, ein Sektor welcher mit der bereits vorhandenen Seilbahn erreicht wird und deshalb nicht viel an zusätzlicher Infrastruktur benötigt. Zudem wurden der Standort und die

Streckenführung so gewählt, dass ein vielfältiges Angebot besteht. Das Streckennetz soll sowohl aus einfachen Strecken die durch einen Schlepplift angeschlossen sind als auch aus längeren mittelschweren Strecken, welche mit der Seilbahn erreichbar sind, bestehen. Nur die Strecke für die erfahrenen Fahrerinnen und Fahrer beginnt auf dem Gipfel des Moléson. Das Ziel dieser Verdichtung ist, mit dem Projekt einen möglichst kleinen Einfluss auf die Landschaft und die Natur zu haben. Die Aktivitäten sollen deshalb optimal in die Gegend integriert werden, damit die Umwelt und die existierende Landschaft respektiert werden.

Der Ausbau der MTB-Strecken trägt zur Vervielfältigung des Sommertourismusangebots sowie zur Verbesserung der Rentabilität von verschiedenen Infrastrukturen bei und generiert zusätzliche Übernachtungen. Gemäss einer Studie könnte das Gebiet Moléson durch dieses Projekt die Besucherzahl im Sommer um 50 % steigern.

Um das Sommertourismusangebot weiter zu steigern, wurden in 2004 an der Nordseite des Moléson zwei Klettersteige erstellt, welche bei den Klettererinnen und Kletterer beliebt sind. Diese zwei Strecken werden als schwierig bis sehr schwierig bezeichnet. Um dieses Angebot neu zu beleben, sollen nun auch für Anfängerinnen und Anfänger und Kinder kürzere und einfachere Strecken angeboten werden. In einer Studie wurden verschiedene Varianten geprüft. Aufgrund dieser Analyse würde sich für die Erweiterung der von der Bergstation Moléson 300 m im Westen liegende Felsvorsprung eignen. Der Zugang bräuchte nur wenige zusätzliche Installationen, da der Felsvorsprung bereits durch zwei Wanderwege erschlossen ist. Die notwendigen fixen Einrichtungen, welche an diesen Klettersteigen installiert würden, wären aus einer Distanz von 300 m nicht mehr sichtbar und integrieren sich harmonisch in die Landschaft.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie "Voralpen 2030" des Kantons.

2. Zu berücksichtigende Beschränkungen

› Wald: Durch den Ausbau des Skigebietes kommt es zu Rodungen und Wiederaufforstungen. Einige Rodungen befinden sich in instabilen Gebieten. Die Wiederaufforstungen werden einen Einfluss auf die betroffenen Sömmerungsweiden haben. Dies muss mit den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten koordiniert werden. Zum Teil befinden sich die Skilifte und Pisten in Bereichen eines Schutzwaldes. Ebenfalls negative Auswirkungen auf die Wälder können die Installationen der MTB-Strecken und der Klettersteige haben.

› Natur und Fauna: Im Bereich des Skiliftes leben mindestens sechs verschiedene Vogelarten, die zum Teil sensibel auf Störungen reagieren. Zudem können die MTB-Strecken und die Klettersteige negative Auswirkungen auf die Wildtiere haben.

› Landschaft: Insgesamt benötigen die Pisten im Skigebiet Moléson 38.7 h Land, wovon 6.6 h durch die neuen Pisten beansprucht würden.

› Gewässer: Im Gebiet des Projektes liegen verschiedene Grundwasserschutzzo-

nen (Zone S) vor, welche bei der weiteren Planung des Projektes von der Gemeinde berücksichtigt werden müssen. Einige Skilifte und Pisten befinden sich in der Nähe von zahlreichen Bächen.

-
- › Naturgefahren: An den Hängen mit einer Neigung von etwa 40 Grad können Lawinen ausgelöst werden. Obwohl grosse Lawinen an Hängen mit einer Neigung unter 30 Grad selten auftreten, können Skifahrende an Hängen mit einer Neigung von nur 22 Grad Lawinen auslösen. Zudem befinden sich einige Skilifte und Pisten in Bereichen mit Rutschgefahr.
-
- › Parkplätze: Parkplätze sind für Tagesgäste ein wichtiges Element. Wenn es davon zu wenig hat, kommen die Gäste weniger. Es müssen für die Zukunft noch zusätzliche Parkplätze im Dorf geplant werden.
-
- › ein Konzept des Zugangs, das den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr berücksichtigt, zudem muss die Nutzung der bestehenden Parkplatz-Infrastrukturen untersucht werden.
-
- › Die Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die verschiedenen Projekte müssen untersucht werden.

3. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Untersuchung der Machbarkeit der Anlagen aus umweltrechtlicher Sicht und unter dem Blickwinkel der Mobilität in jedem Planungsschritt:
 - › Darstellung von allfällig untersuchter Varianten und Begründung der letzten Endes erfolgten Wahl, namentlich unter dem Aspekt des Umweltschutzes;
 - › Bevorzugung der Variante mit den kleinsten Umweltauswirkungen;
 - › Realisierung einer Umweltverträglichkeitsstudie, falls dies gemäss VUVP verlangt wird.
-
- › Planung des Projekts im Ortsplan mit Einzonungen in verschiedene Spezialzonen und -perimeter.
-
- › Erstellung eines Detailbebauungsplans zur Koordination der touristischen Strecken, der Spuren der neuen Installationen und der Bereiche für die Erweiterung der touristischen Anlagen.
-
- › Einreichung der entsprechenden Baubewilligungsgesuche und Rodungsgesuche.
-
- › Sicherstellung einer Koordination zwischen den Gemeinden Greyerz, Semsales und Haut-Intyamon.
-
- › Einholung von Plangenehmigungen und Betriebsbewilligungen beim Bundesamt für Verkehr für den Bau und Betrieb sowie für die Erneuerung der Bergbahnen.

P0503

Entwicklung Skigebiet Schwarzsee

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

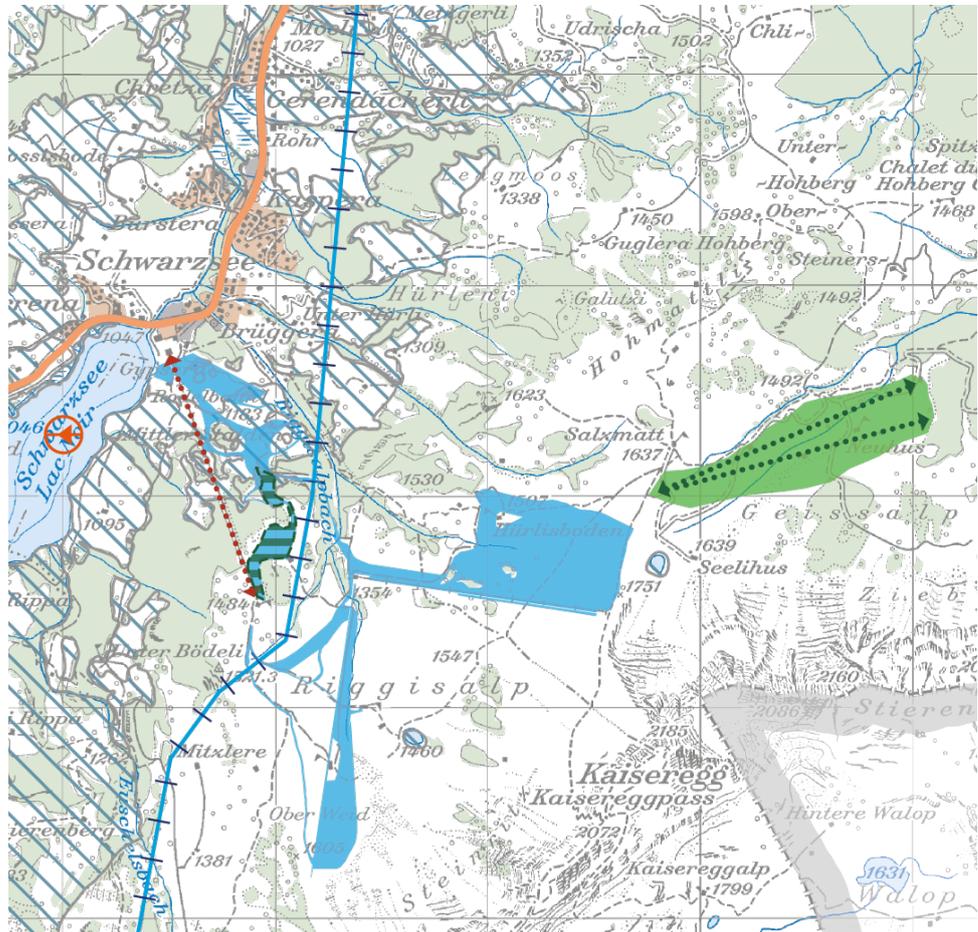
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Plaffeien

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ArmaSuisse

Gemeindeverband Region Sense



↔↔↔ Geplanter Skilift

⋯⋯ Erneuerung bestehender Seilbahn

▨ Erweiterung künstliche Beschneigung

■ Bestehende / geplante Skipisten

1. Projektbeschreibung

Das Skigebiet Schwarzsee liegt in den Sensler Voralpen und ist leicht von Freiburg und Bern erreichbar. Das nächstgelegene Skigebiet ist die Station La Berra. Die beiden Gebiete liegen jedoch zu weit auseinander, dass ein Zusammenschluss in Frage käme. Somit ist das Skigebiet Schwarzsee auf sich alleine gestellt und muss den Besuchenden auf seinem Gebiet, mit seinen Möglichkeiten, einen unvergesslichen Ausflug ermöglichen.

Der Druck auf die Bergbahnen nimmt stetig zu. Die Besuchenden sind in verschiedenen Winterstationen unterwegs und stellen somit Vergleiche unter den verschiedenen Stationen an. Damit das Gebiet Schwarzsee sich als Skigebiet behaupten und Schneesicherheit bieten kann, sind Sanierungen von Anlagen und eine Erweiterung der künstlich beschneiten Pisten geplant. Zusätzlich will die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG die Idee einer Erweiterung des Pistenangebotes im Bereich Musche-

rental-Geissalp in die längerfristige Planung aufnehmen.

Diese drei Erweiterungs- und Sanierungskonzepte sind in den nächsten Jahren geplant oder ihre Machbarkeit soll geprüft werden:

Erweiterung künstliche Beschneigung rote Piste Riggisalp

Das Skigebiet Schwarzsee verfügt bereits über die Möglichkeit, die blaue Piste Riggisalp bis hinauf zur blauen Piste Kaiseregg, mit Kunstschnee zu beschneien. Dies gilt ebenfalls für den unteren Teil der roten Piste Riggisalp, auf welcher jeweils Skirennen durchgeführt werden. Um auf der roten Piste Riggisalp auf der gesamten Länge Schneesicherheit bieten zu können, plant die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG den oberen Teil dieser Piste ebenfalls mit Anlagen zur künstlichen Beschneigung auszurüsten. Da die rote Piste Riggisalp eine interessante und abwechslungsreiche Piste ist, stellt die Schneesicherheit auf der gesamten Länge der Piste ein Gewinn für die Region dar.

Ersatz 2er Sesselbahn Riggisalp

Die durchschnittliche Lebensdauer einer Seilbahn beträgt rund 25 Jahre. Somit ist es an der Zeit, für die 2er Sesselbahn Riggisalp, eine Ersatzanlage in die Planung aufzunehmen. Die Sesselbahn Riggisalp ist das Nadelöhr des Skigebietes. Sie ist unabdingbar, um in den oberen Bereich des Skigebietes zu gelangen. Eine neue Anlage ist somit nötig, um den Skifahrenden die gewünschte Qualität bieten zu können. Die Bahn auf die Riggisalp wird im Winter- wie im Sommerhalbjahr betrieben. Über diese Bahn kann das Berghaus Riggisalp sowohl durch Skifahrende wie auch Fussgängerinnen und Fussgänger im Winter und Sommer erreicht werden. Das Erweitern von Sommeraktivitäten (Mountainbike) oder das bestehende Angebot wie Wandern und das Besuchen des Riggliweges, sind direkt mit dieser Anlage verbunden.

Für den Ersatz der 2er Sesselbahn Riggisalp sieht die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG den Bau einer Kombibahn vor.

Skilift Geissalp

Der Bau eines Skiliftes im Geissalpgebiet und die damit verbundene Erweiterung des Pistenangebots soll die Stammkundschaft im Gebiet halten und den Aufenthaltstourismus fördern. Hierfür soll das Übernachtungsangebot ausgebaut werden. Besucherinnen und Besucher, die mehrere Tage in ein und demselben Skigebiet unterwegs sind, schätzen es, wenn eine Pistenvielfalt vorhanden ist, die es erlaubt, möglichst viele Varianten von Abfahrten zu befahren.

Mit der bestehenden 4er-Sesselbahn Kaiseregg erreicht man den Kamm, welcher das Muscherental und das Schwarzseetal voneinander trennt. Der Zugang zur westlichen Seite des Kammes des Muscherentals ist deshalb bereits vorhanden. Nach einem kurzen, etwas steileren Teil, erstreckt sich ein offenes, angenehmes und eher flaches Gelände, welches gute Möglichkeiten der Pistenwahl offen hält. Die Piste könnte so gestaltet werden, dass sowohl mittelmässige wie auch gute Skifahrerinnen und Ski-

fahrer angesprochen werden. Aufgrund des Standortes der Bergstation des Skiliftes, die sich wiederum auf dem Kamm befindet, ist die Anbindung an die blaue Piste Kaiseregg optimal. Zuweilen ist der Andrang auf den Pisten des Kaiseregganges gross, dies vor allem auf der blauen Piste. Mit einem zusätzlichen Pistenangebot in Richtung Geissalp würden sich die Skifahrenden besser auf den Pisten aufteilen. Die bestehenden Pisten an der Kaiseregg bieten viele Möglichkeiten für den fortgeschrittenen Skifahrenden. Für den weniger versierten und den gemütlichen Skifahrenden bietet sich indes nur die blaue Piste an. Gerade für diese Skifahrenden wird der Lift in das Muscherental ein grosser Gewinn sein, da die Geländebeschaffenheit Potenzial für blaue Pisten bietet. Das Gelände ist im obersten Bereich steil und flacht im unteren Teil aus. Es ist jedoch möglich, die steilere Hangpassage im nördlichen Teil zu umgehen und somit den schwächeren Skifahrerinnen und Skifahrern ein unbeschwertes Pistenerlebnis zu ermöglichen. Das Pistenangebot wird erhöht und damit das Erlebnis für den Gast – ungeachtet seines Fahrniveaus - gesteigert.

Die Hauptwindrichtung kommt von Westen her und führt zu grossen Schneeverfrachtungen von der West-Nordwest-Flanke der Kaiseregg in das Muscherental. Die jeweils im Frühling nötigen Schneeräumungsarbeiten zum Öffnen der Strasse beweisen dies alljährlich. Die Schneesicherheit, ist somit auch ohne künstliche Beschneidung garantiert.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Koordination mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und Pächterinnen und Pächtern: Die Eidgenossenschaft als Grundeigentümerin schliesst eine Erschliessung des Skigebietes aus, solange die Schiessplätze Geissalp aktiv betrieben werden.

Die Bergstation befindet sich am Rand einer provisorischen Grundwasserschutzzone. Abklärungen sind noch notwendig, sollte jedoch kein Hindernis für den Bau darstellen.

Die alpwirtschaftlichen und militärischen Bauten sind zu berücksichtigen.

Waldareal ist nicht betroffen.

Der Projektperimeter tangiert den Lebensraum von sensiblen Vogelarten. Es muss vorabgeklärt werden, welche Auswirkung das Projekt auf die Habitate der Avifauna hat. Ebenfalls sind Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die Projektperimeter abzuklären. Im Bedarfsfall müssen Schutzmassnahmen getroffen werden.

Das Amphibienlaichgebiet von kantonaler Bedeutung «Seelihus», welches sich im Entwicklungsperimeter des Projekts befindet, ist in der Projektausarbeitung einzu beziehen.

Die Zone der vorgesehenen neuen Skilifte liegt innerhalb eines verzeichneten archäologischen Perimeters.

Anforderungen betreffend Parkplatzangebot sind im Parkplatzkonzept Schwarzsee zu behandeln.

Eine Rentabilitätsrechnung ist noch durchzuführen.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Vertragliche Regelung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern und Pächterinnen und Pächtern.

Darstellung der Machbarkeit der Anlagen aus umweltrechtlicher Sicht in jedem Planungsschritt so detailliert wie nötig:

- › Darstellung von allfällig untersuchter Varianten und Begründungen der letzten Endes erfolgten Wahl namentlich unter dem Aspekt der Raumordnung und des Umweltschutzes;
- › Bevorzugung derjenigen Varianten, für deren umweltrechtlich konforme Realisierung am wenigsten Kompensationsmassnahmen nötig sind.

Projekt in Gemeinderichtplan integrieren durch ausweisen eines Richtplangebietes für die Anlagen und Pistenbereiche mit Einzonung in eine Spezialzone.

Erstellung eines Detailbebauungsplans.

Einreichung der entsprechenden Baubewilligungsgesuche.

P0504

Entwicklung der Sommerinfrastruktur in La Berra und Verbesserung der Verbindung zwischen La Berra und Plan des gouilles

STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

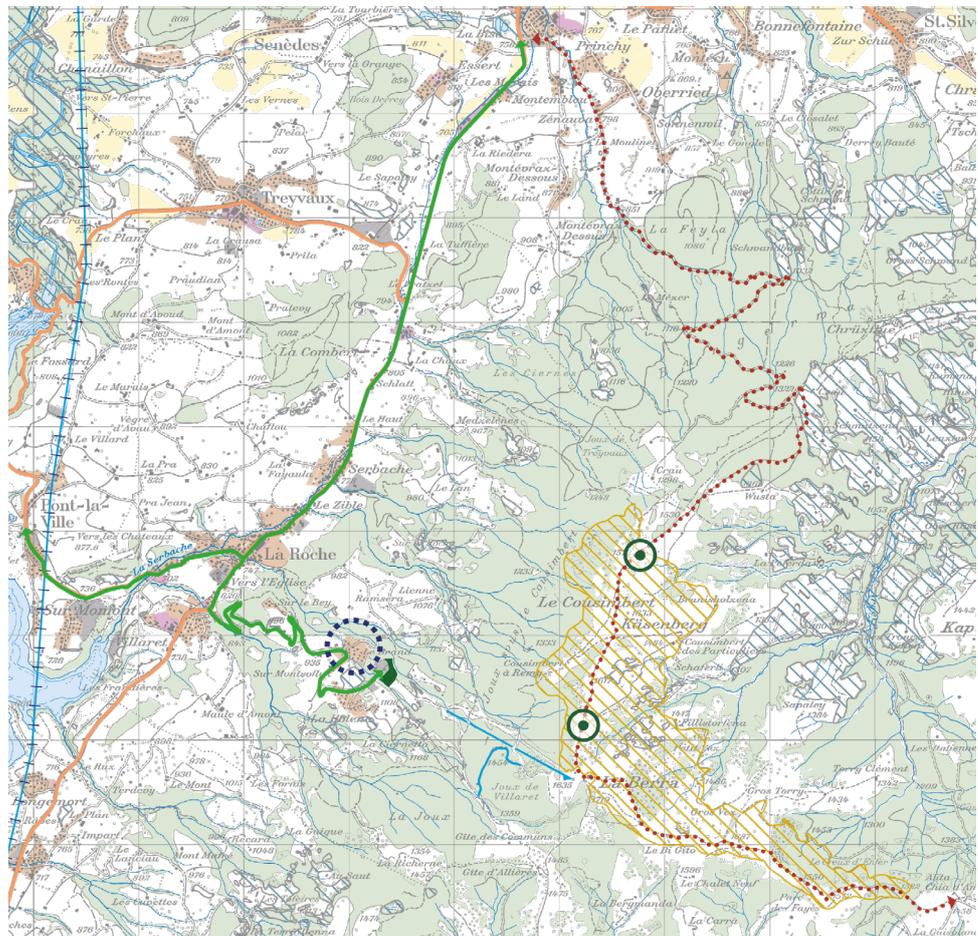
GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

La Roche

Pont-la-Ville

ANDERE BETROFFENE STELLE

Association régionale la Gruyère



- Geplanter Wanderweg
- ➔ Geplante Verbindung des öffentlichen Verkehrs
- ⊙ Alphütte - geplante Spezialzone
- ⊙ Verbesserung des geplanten Hotelangebotes
- Geplante Erweiterung des Perimeters mit besonderen Bestimmungen / Zone von allgemeinem Interessen
- ▨ Ruhezonen für die Fauna

1. Projektbeschreibung

Um die touristische Attraktivität des Standortes La Berra im weiteren Sinne zu verstärken (einschliesslich der Berge, des Sees und des Golfs von Pont-la-Ville), hat das Leitungsgremium der Gesellschaft der Seilbahnen La Berra AG für die Zukunftsentwicklung 5 Arbeitsschwerpunkte formuliert, hauptsächlich mit dem Ziel des sanften Tourismus.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie "Voralpen 2030" des Kantons.

Schwerpunkt 1: Verbesserung des Skiangebots und Planung der Erstellung einer Schlittelpiste zwischen La Berra und Plans des Gouilles (via Aigle Noir).

Die geplante Piste befindet sich auf dem Verlauf eines alten Forstweges und grenzt an die Mountainbikepiste, deren Prüfung hängig ist. Dieses Projekt wurde in die Vorprüfung einer teilweisen Änderung der Ortsplanung miteinbezogen aber aufgrund des Fehlens einer Planung auf höherer Ebene konnte dieses Projekt nicht berücksichtigt werden. Das vorliegende Projektblatt behebt diesen Mangel.

Dieser Verlauf würde eine optimale und rationale Nutzung der Rodungen und der bestehenden Wege erlauben sowie die künstlich beschneiten Pisten mit dem Sektor mit starkem natürlichem Schneefall zu verbinden. Die Nutzung dieser Verbindungspiste würde die gesamte Öffnung der Station während einer reduzierten Beschneieung garantieren, indem der, stark der Sonne ausgesetzte, Durchgang über den Gipfel vermieden wird. Er würde ebenfalls den Vorteil haben, den Rückgriff auf die Erweiterung der künstlichen Beschneieung in diesem Sektor zu reduzieren.

Schwerpunkt 2: Verbesserung des Skiangebotes mit der Ausbreitung des Skigebiets unter dem bestehenden Sessellift und Seilbahn und mit der Erstellung einer teilweise gespurten Piste für die Ausübung des Skifahrens «ausserhalb der Piste».

Die Verbesserung des Angebots hängt mit dem Politik- und Volkswillen zusammen, die bestehenden Tourismusanlagen, vor der Schaffung anderer Anlagen in anderen Regionen, zu optimieren. Die Schaffung einer teilweise gespurten Piste für die Ausübung des Fun-Skifahrens «ausserhalb der Piste» hat zum Ziel, die Praxis des «wilden» Skifahrens in den nahegelegenen Wildschutzzonen zu verhindern.

Schwerpunkt 3: Verbesserung und Diversifizierung des sommerlichen Angebots (sanfter Tourismus) in den Sektoren von Crau Rappo, Crête Cousimbert, Chalet La Berra, Cerniat (Hotel Chia), Pont-la-Ville (Golf und See).

Dieser Schwerpunkt umfasst Entwicklungen in Bezug auf Reiten, Förderung von Produkten der Gegend in bestehenden Chalets, Entdeckung der Natur durch Führer, Entwicklung von Abenden oder Nächten unter freiem Sternenhimmel (Jurten, Tipis). Er strebt die Verstärkung des grossen aktuell vorhandenen touristischen Potenzials an. Die Verbindung ist über die Linie Freiburg – Bulle mit dem öffentlichen Verkehr einfach und die grosse Treue der Saanegäste muss durch ein entwickeltes Tourismusangebot gehalten werden.

Schwerpunkt 4: Sicherung des Freizeitangebots im Frühling, Sommer und Herbst.

Dieses Ziel würde durch die Erweiterung der Zone von touristischer Bedeutung verwirklicht, um die touristischen Nebenaktivitäten zu entwickeln und weniger abhängig vom Betrieb des Sesselliftes und der Seilbahn zu sein. Es handelte sich auch um die Optimierung der Infrastrukturen für Parkplätze.

Schwerpunkt 5: Sicherung des Hotelangebots in der direkten Nähe der Station La Berra und Entwicklung des Tourismus in den vier Jahreszeiten.

Dieser würde durch die Umgestaltung des Hotel-Restaurants Monsoflo und durch die Entwicklung von Hotelresidenzen realisiert.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Das Projekt befindet sich in der Wildruhezone «La Berra». Die Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die verschiedenen Projekte müssen untersucht werden.

Es muss ein Konzept für den Zugang des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erstellt werden, zudem muss die Nutzung der bestehenden Parkplatz-Infrastrukturen untersucht werden.

Der Schwerpunkt 1 erfordert eine kleine Rodung mit einer schädlichen Nutzung des Waldes und die Ausbreitung des Perimeters mit besonderen Bestimmungen auf diesem Verlauf.

Der Schwerpunkt 2 setzt eine leichte Umgestaltung des bereits gerodeten natürlichen Terrains voraus sowie die Ausbreitung des Perimeters mit besonderen Bestimmungen auf diesem Verlauf. Die ökologische Kompensation wurde bereits anlässlich der Auflage des Sesselliftes und der Seilbahn gemacht. Der zweite Schwerpunkt war bereits Gegenstand einer Vorprüfung bei den kantonalen Stellen dessen Ergebnis erwähnt, dass dieses Projekt nicht ohne ganzheitliches Skipistenkonzept genehmigt werden kann. Bei der Umsetzung des Fun-Skifahrens «ausserhalb der Piste» sind Massnahmen zum Schutz der Wildruhezone Nr. 1 «La Berra» vor Störung durch Freizeitaktivitäten vorzusehen.

Der 3. Schwerpunkt enthält eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (die Schaffung von TPF Transporten wurde von den Gemeinden La Roche und Pont-la-Ville bereits akzeptiert) und den Bau von allfälligen leichten Infrastrukturen. Um das bestehende Chalet herum müssten Spezialzonen geschaffen werden können.

Der Schwerpunkt 4 liegt aktuell im Wald. Diese Zone enthält keine geschützten Arten. Die Zone IG 5 sollte auf diese Sektoren ausgeweitet werden. Einschränkungen hinsichtlich der erlaubten Bautypen sind notwendig.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- Untersuchung der Machbarkeit der Anlagen aus umweltrechtlicher Sicht und unter dem Blickwinkel der Mobilität in jedem Planungsschritt:
 - Darstellung von allfällig untersuchten Varianten und Begründung der letzten Endes erfolgten Wahl, namentlich unter dem Aspekt des Umweltschutzes;
 - Bevorzugung der Variante mit den kleinsten Umweltauswirkungen;
 - Realisierung einer Umweltverträglichkeitsstudie, falls dies gemäss VUVP verlangt wird.

P0505

Unterkünfte und Aktivitäten während den 4 Jahreszeiten in Vounetz

STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

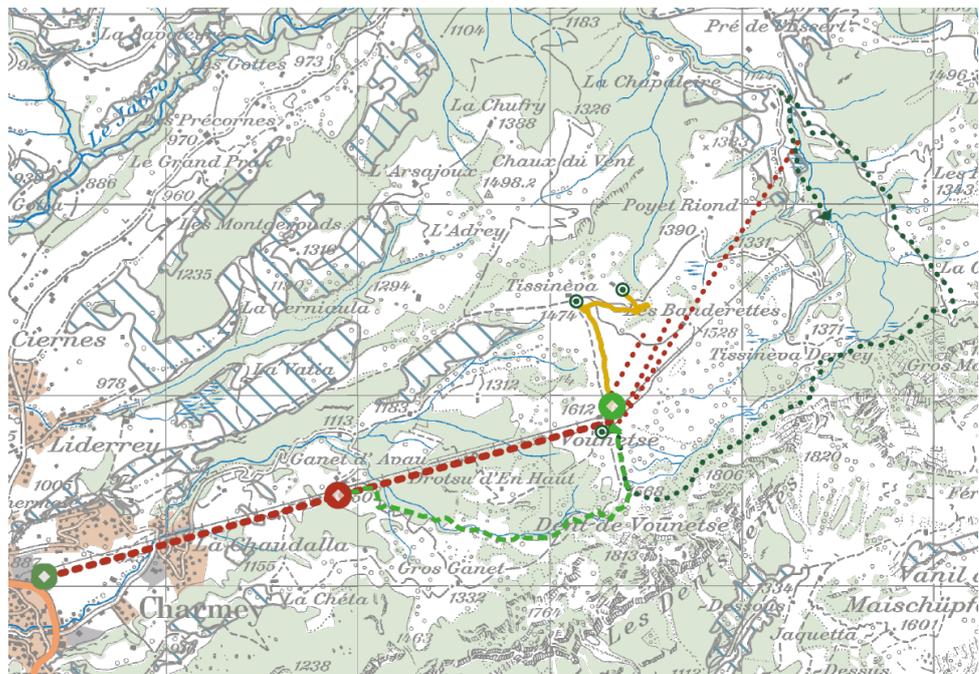
GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Val-de-Charmey

ANDERE BETROFFENE STELLEN

ARG

Parc naturel Gruyère-Pays-d'Enhaut



- Geplante MTB- / Schneeschuhstrecken
- Rapido Sky / andere bestehende Seilbahnen
- Talstation - Charmey Abenteuer und Trottinets / Mittelstation / Bergstation - Restaurant
- Alphütte / Verbindungsweg

1. Projektbeschreibung

Die Station Charmey wünscht die touristischen Aktivitäten während der 4 Jahreszeiten auf dem Berg von Vounetz zu verstärken und daher die Entwicklung der Infrastrukturen auf einem begrenzten Teil vom Gebiet zu konzentrieren. Es handelt sich um die Hervorhebung dieser für das Greyerz typischen Alp und der pastoralen Traditionen, die mit dem Verlauf der Jahreszeiten verbunden sind, alles mit der Diversifizierung der an den verschiedenen Hängen der Vounetz ausgeübten Freizeitaktivitäten im Freien. Das Ziel ist es, den Standort Vounetz als «Berg der Alptraditionen» zu konkretisieren und gleichzeitig den Fortbestand der Seilbahnanlagen zu garantieren.

In diesem Kontext sind die Entwicklung von verschiedenen Arten von Gastronomie und ergänzender Unterkunft durch die Station erwünscht. Die Idee ist, um 4 Gebäude ein einzigartiges Angebot zu entwickeln, das zwischen ihnen durch zu verbessernde Fusswege verbunden ist:

- > das Restaurant Vounetz bildet das Zentrum des Angebots mit einem Restaurant, einem Picknicksaal und einem Seminarraum (bestehend)

sowie einem Schlafsaal und 2 Jurten in der Nähe (zu bewilligen und zu schaffen);

- › die Alphütte von Vounetz bildet den Hauptinteressenspunkt auf Ebene des Agrotourismus mit seinen Kühen, der Erzeugung von Greyerzer, Vacherin und Alpziger sowie der Entwicklung von neuen Aktivitäten, die mit anderen alptypischen Tieren verbunden sind. Die Aktivitäten sind mit der aktuellen Zweckbestimmung der Alphütte vereinbar;
- › das Chalet Banderettes, typische Alphütte mit Kälbern und Ziegen, Herstellung von Tomme und der Möglichkeit im Stroh zu schlafen. Diese Aktivitäten sind mit der aktuellen Nutzung des Chalets vereinbar;
- › das Chalet Tissiniva, umgewandelt in eine Herberge mit einem Konferenzraum für das internationale Kompetenzzentrum für Käse und Zimmer für 15 Personen, bildet ein Qualitätsangebot, das erlaubt, durchreisende Gruppen und Touristen anzuziehen. Das Chalet ist bestehend, doch die Herberge wurde nicht bewilligt.

Ausserdem könnten die Gebäude des alten Sesselliftes an der Zwischenstation für zu definierende touristische Zwecke ungenutzt werden (direkte Nähe zum Freizeitpark Charmey Abenteuer). Das Gemeindeprojekt plant ebenfalls die Entwicklung der im Gebirge aussergewöhnlichen Übernachtungsmöglichkeiten (Zelt, Tipi, Jurte, Übernachtung im Freien) sowie auf mittleren Höhen (Baumhaus) ein.

Die unter freiem Himmel zu entwickelnden Aktivitäten sind die Folgenden:

- › Skipisten zu einem Modell mit weniger präparierten Pisten und mehr Spuren;
- › Skitouren und Schneeschuhlaufen durch zusätzliche Wege;
- › 4 Jahreszeiten Wanderweg für den Winter;
- › Trail;
- › Charmey Abenteuer (Hochseilgarten, Tyroliennes und Trottnetts).

Die zu entwickelnden Aktivitäten sind die Folgenden:

- › Lehrpfade (Klänge und Stille) und Wildbeobachtungsstelle;
- › 3 neue Abfahrtspisten für Mountainbikes.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Frage des Verkehrs ist zentral. Es ist wichtig, dass alle Benutzenden (Besucherinnen und Besucher, Sportlerinnen und Sportler, Kundinnen und Kunden von Restaurants und Herbergen) die Seilbahn, um auf den Vounetz zu gelangen, maximal nutzen und nur ausnahmsweise Pendelbusse benutzen. Die Seilbahn Rapido Sky, als direkte Verbindung zwischen dem Dorf Charmey und dem Gipfel Vounetz, bildet nämlich ein schnelles, effizientes und ökologisches Transportmittel. Es muss ein Konzept für den Zugang des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erstellt werden, zudem muss die Nutzung der bestehenden Parkplatz-Infrastrukturen untersucht werden.

Mit den verschiedenen Benutzerinnen und Benutzer sowie den Alpverbänden müssen ein Konzept und eine Reglementierung diskutiert und eingeführt werden, um auf den Alpstrassen eine Verkehrserzeugung zu verhindern. Dieses Konzept zielt darauf ab, den Verkehr an den verschiedenen touristischen Standorten von Vounetz, zum Beispiel durch die Schaffung von koordinierten Pendelbussen (gemeinsames Besuchertransportsystem an den Standorten, anstelle individueller Shuttlebusse für jede Aktivität) zu optimieren.

Bei den Aktivitäten des Projektes unter freiem Himmel, namentlich die Pfade und Ski-, Mountainbike- und Schneeschuhlauf-Strecken, müssen die bestehenden geschützten Biotope (Flachmoor Tissiniva Derrey im Nordwesten und Südosten sowie die Auengebiete der Paccot-Ebene). Die Entwicklung der neuen Infrastrukturen muss mit den charakteristischen Landschaften der Ortschaft Vounetz vereinbar sein. Die Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die verschiedenen Projekte müssen untersucht werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Es ist zwingend, dass die Entwicklung des Bergs Gegenstand eines globalen Konzeptes ist, damit ein Eintreten auf die Legalisierung der verschiedenen oben genannten Elemente erfolgen kann.

Diese Vision der Tourismusentwicklung der vier Jahreszeiten in Vounetz ist bereits in den neuen Ortsplan der Gemeinde Val-de-Charmey integriert (touristische Zone im Gemeinderichtplan und Beschreibung im erläuternden Bericht). Sie muss mit den Arbeitsgruppen, die auf Ebene der Association régionale la Gruyère (ARG) eingeführt wurden, koordiniert werden, um die Synergien zwischen den Greizer-Stationen zu verstärken.

Eine klare Begründung für diese Änderungen muss im ausführlichen Bericht der Ortsplanung abgegeben werden.

Die Herbergeprojekte sollten Gegenstand von Einzonungen in Spezialzonen sein.

Der Rest des aktuellen als Skipistenperimeter definierten Sektors muss in einen touristischen Perimeter umbenannt werden, indem die in ihm vorgesehenen Winter- und Sommeraktivitäten gruppiert werden.

Die im Perimeter existierenden Parkplätze müssten ebenfalls der Spezialzone zugewiesen werden.

Das Mobilitätskonzept wird betreffend des Sektors im Rahmen der Anpassung der Ortsplanung integriert.

Ein Legalisierungsverfahren muss noch stattfinden; die im Ortsplan geplanten Änderungen haben als Konsequenz nicht eine direkte Bewilligung um diese Projekte zu realisieren.

P0506

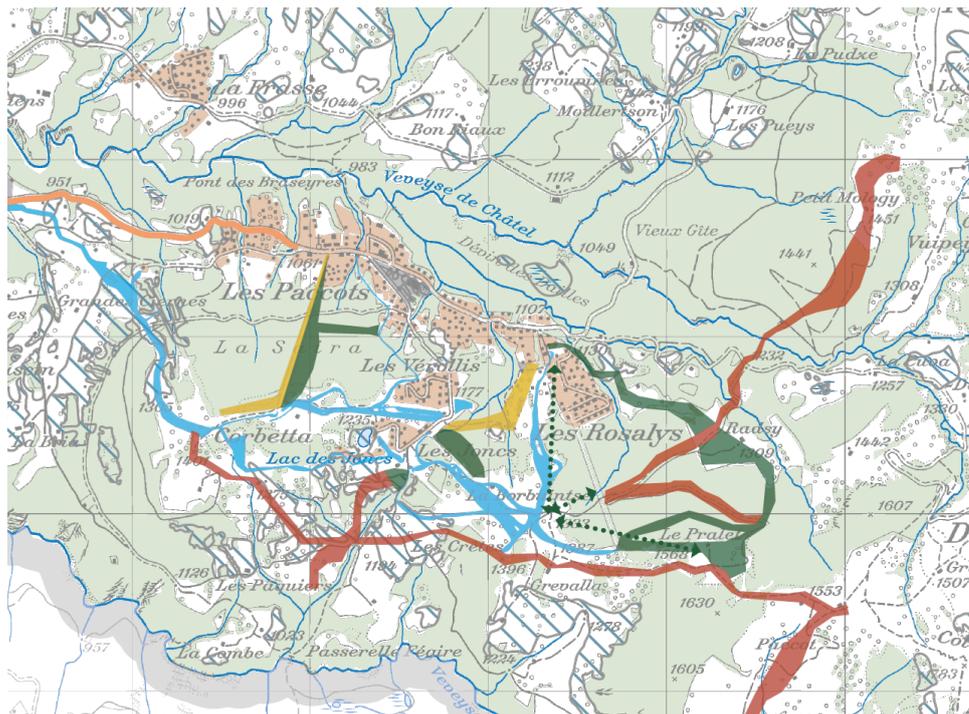
Entwicklung in Les Paccots und Rathvel des Beherbergungsangebots und der Aktivitäten für alle Jahreszeiten

STAND DER KOORDINATION
Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN
Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen
Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST
Châtel-Saint-Denis

ANDERE BETROFFENE STELLE
Région Glâne-Veveyse



- ↔↔↔ Skilift geplant
- ⋯⋯⋯ Skilift bestehend
- Skipisten bestehend / geplant
- Tourenskistrecken und Schneeschuhwanderwegen / Sommer - Erholungsräume

1. Projektbeschreibung

Mit dem Ziel, die touristische Attraktivität von Les Paccots und Rathvel zu erhöhen, würde das Winterangebot, das Drei-Jahreszeiten-Angebot sowie das Angebot an Unterkunfts- und Restaurationsdienstleistungen ausgebaut werden. Die Ergänzung der Nutzung der Transportinfrastrukturen (Parkplätze, ÖV) ausserhalb der aktuellen Spitzenzeiten der bestehenden Aktivitäten wird dabei gefördert.

Das Drei-Jahreszeiten-Angebot konzentriert sich auf den Bereich in Gelb. Dabei handelt es sich um Schlittelbahnen, Klettersteigen und MTB-Strecken (Studie im Gang).

Das Winterangebot würde mit neuen Skipisten und Anlagen, Tourenskistrecken, Langlaufpisten und Schneeschuhwanderwegen (in Rot auf der Karte) sowie mit einem Wintersport-Areal (z. B. Tobogganing, Sektor Les Joncs-Borbuintze) ausgebaut werden.

Im Sektor Véroillys soll eine Bar eingerichtet werden, in der sich die Benutzerinnen und Benutzer der Bahnen und die Wanderinnen und Wanderer verpflegen können.

Im Dorf Les Paccots sind Beherbergungsangebote (für Gruppen und Einzelpersonen) geplant.

Die Bewirtschaftung des Parkierungsangebots muss verbessert werden.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Es müssen Rodungen in geringem Umfang in Betracht gezogen werden.

Das Mountainbike-Angebot ist im Rahmen des kantonalen Gesamtkonzepts NRP im Abschnitt «Mountainbike Freiburg» zu begutachten.

Es muss ein Konzept des Zugangs erstellt werden, das den ÖV und den Langsamverkehr fördert und die vorhandenen Parkplatzinfrastrukturen verwendet.

Die Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die Projekte müssen untersucht werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Machbarkeit der Projekte muss hinsichtlich der Umwelt und der Mobilität für jede Planungsetappe vorgängig untersucht werden.

- › die allfälligen analysierten Varianten beschreiben und die Wahl der beibehaltenen Variante begründen, namentlich aus Sicht des Umweltschutzes;
- › die Variante mit den kleinsten Umweltauswirkungen bevorzugen, und, falls gemäss VUVP vorgegeben, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen.
- › Umsetzung einer Umweltverträglichkeitsstudie, falls gemäss VUVP vorgegeben.

Integration in die Ortsplanung durch die Zuweisung des Projekts in verschiedene Spezialzonen und spezielle Perimeter.

Erstellung eines Detailbebauungsplans für die Koordination der Tourismusaktivitäten, der Auswirkungen durch Neuanlagen und der Sektoren zur Erweiterung der Tourismusanlagen.

Ausarbeitung eines Detailbebauungsplans zur Koordinierung der touristischen Routen und Aktivitäten, des Landbedarfs für die neuen Anlagen sowie der Sektoren für die Erweiterung der touristischen Anlagen.

Einreichung der Baubewilligungsgesuche und der entsprechenden Rodungsgesuche.

P0507

Entwicklung des Standortes Jaun / Gastlosen

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

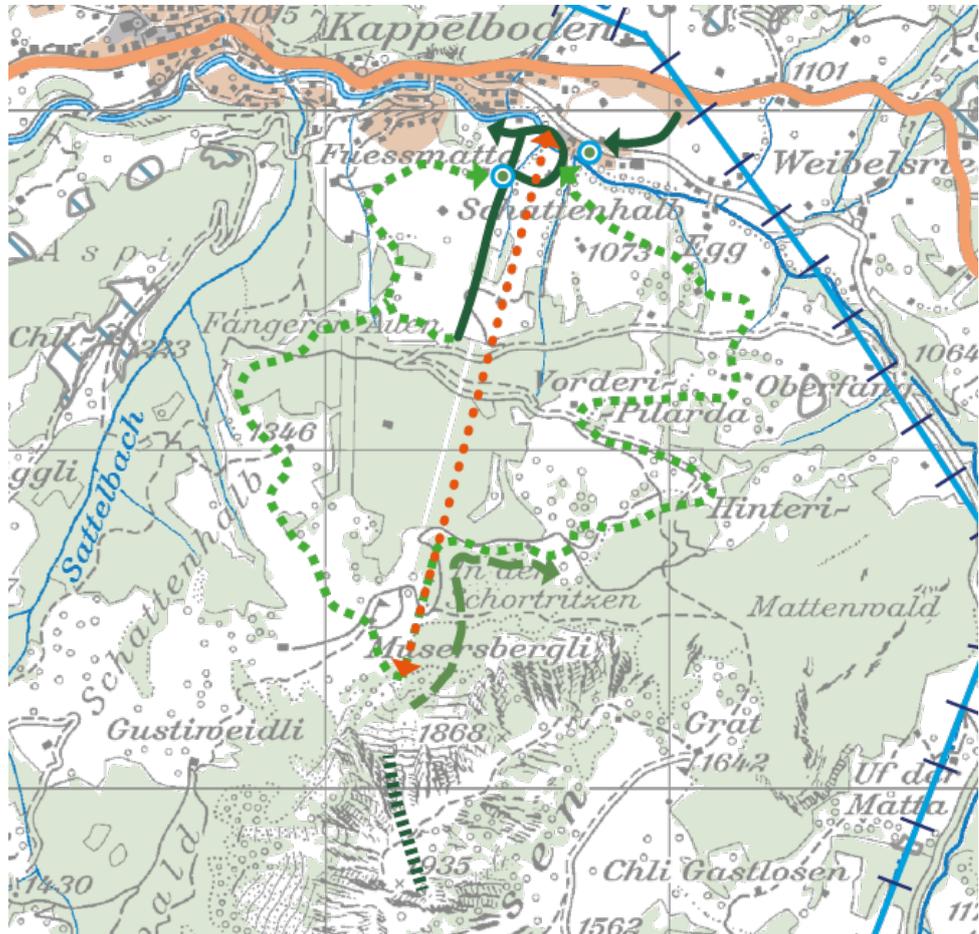
Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Jaun

ANDERE BETROFFENE STELLE

ARG



- Beschneigung und Beleuchtung / Beschneigung
- Geplante Gaststätten
- Bestehende Seilbahnen
- Geplante/r Sommerrodelbahn / Klettersteig

1. Projektbeschreibung

Ausgangslage

Der Bau der Sesselbahn im Jahre 2011 im Gebiet Jaun/Gastlosen führte zu einem grösseren Kundenstrom und zur Möglichkeit, die Gastlosenregion auch im Sommer touristisch zu nutzen. Dadurch entstanden neue Bedürfnisse, welche in verschiedenen Projekten Gegenstand sind. Dazu gehören:

- › Bau Klettersteig und Sommerrodelbahn;
- › Vergrößerung des Parkplatzes und Erneuerung der Buvette und des «Pistenhüttli»;



- › Erneuerung der Beschneiungsanlage und Ersetzung der Beleuchtungsanlage.

Bau Klettersteig und Sommerrodelbahn

Seit die Gastlosenregion auch im Sommer touristisch genutzt wird, wurden bereits verschiedene Angebote realisiert, wodurch der Sommerbetrieb seit 2012 jedes Jahr mehr Umsatz gebracht hat. Zudem wurden auch vermehrt Gäste aus Nachbarkantonen registriert. Damit die Gastlosenregion im Sommer auch in Zukunft attraktiv bleibt, wird geplant, die Angebote mittelfristig noch auszubauen und neue Angebote anzubieten. Einerseits ist eine Sommerrodelbahn ab Chalet Grat geplant, andererseits ein Klettersteig im Gebiet hinter der Bergstation. Dessen genaue Route ist jedoch noch zu bestimmen. Diese zwei Projekte bleiben in Erwartung.

Vergrößerung des Parkplatzes, Erneuerung der Buvette und des «Pistenhüttli»

Die Zunahme der Benutzenden des Sesselliftes, die durch die neue Beschneiungsanlage noch zunehmen wird, hat das Bedürfnis eines grösseren Parkplatzes zur Folge. Die Mehrheit der Gäste benutzt trotz Anstrengungen des öffentlichen Verkehrs hauptsächlich immer noch den privaten Verkehr, weshalb eine Vergrößerung des Parkplatzes notwendig ist. Die Fläche, die in Zukunft als Parkplatz genutzt werden soll, wird im Winter bereits als Parkplatz genutzt. Im Sommer wird diese Fläche als Landwirtschaftsfläche bewirtschaftet. Die Jaun-Gastlosen Bergbahnen AG haben mit dem Landeigentümer bereits einen Vorverkaufsvvertrag abgeschlossen. Die vor dreissig Jahren erstellte provisorische Buvette muss mittelfristig ersetzt werden. Die Ansprüche für den Service, die Arbeitsabläufe und die Anzahl Plätze für Gäste reichen nicht mehr aus. Das alte Sägereigebäude, das auf dem Artikel 253aab steht, soll durch die Jaun-Gastlosen Bergbahnen AG oder durch eine/n private/n Investor/ in in eine Buvette umgebaut werden. In diesem Umbau sollten der Kassaraum, der heute in einem Baucontainer untergebracht ist, sanitäre Einrichtungen, ein Invaliden-WC (fehlt im heutigen Betrieb) sowie Lokalitäten für die Schweizer Skischule und den Samariterbetrieb Platz finden.

Weiter soll das seit mehreren Jahren jedes Jahr provisorisch erstellte und wieder abmontierte «Pistenhüttli» in der von der Landwirtschaft ungenutzten naheliegenden Scheune (Art. 1293 und 1258) untergebracht werden. Zu diesem Projekt wurde bereits zweimal ein negatives Gutachten zu einem Vorgesuch erstellt. Gemäss den Gutachten handelt es sich bei diesem Projekt um eine Nutzungsänderung, die nicht ohne bauliche Massnahmen bewerkstelligt werden kann, weshalb Zweckänderungen ausserhalb der Bauzone gemäss Raumplanungsgesetz aber nur zugelassen werden, wenn die Änderung einer Baute keine baulichen Massnahmen erfordert.

Diese Projekte bleiben in Erwartung.

Erneuerung der Beschneiungsanlage und Ersetzung der Beleuchtungsanlage

Die Jaun-Gastlosen Bergbahnen AG plant den Bau einer Beschneiungsanlage. Die heutige Anlage im Bereich des Skiliftes Schattenhalt ist 25 Jahre alt und genügt den heutigen technischen, ökologischen und energetischen Anforderungen nicht mehr. Die Aktionärsversammlung vom 23. September 2016 hat dem Antrag des Verwaltungsrats, die bestehende Anlage zu erneuern, zugestimmt. Es sollen 5 km Pisten mit einer Gesamtfläche von 17 ha technisch beschneit werden. Dies geschieht in vier Etappen, welche vier verschiedene Perimeter bezeichnen. Das Wasser für die Schneeproduktion wird unter Einhaltung der Mindestrestwasservorschriften aus dem Jaunbach entnommen. Im Herbst 2016 wurde das Dossier für eine Vorprüfung an die kantonalen Ämter eingereicht. Im Juni 2017 wurde das überarbeitete Dossier in der Gemeinde Jaun aufgelegt. Zwischenzeitlich werden mit den Landeigentümerinnen und Landeigentümer die Durchgangsrechte vereinbart. Zudem wurde bereits ein Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt, welcher mit dem Baugesuch eingereicht wird.

Zudem ist vorgesehen, entlang der Hauptpiste westlich der Sesselbahn 17 Beleuchtungsmasten aufzustellen. Auf dieser Piste können und werden in Zukunft regelmässig FIS Rennen und Europa-Cup Rennen organisiert. Mit der neuen Beleuchtung wird es auch möglich, einen Europa-Cup Nachtslalom zu organisieren.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die verschiedenen Projekte müssen untersucht werden.

Es muss ein Konzept für den Zugang des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erstellt werden, zudem muss die Nutzung der bestehenden Parkplatz-Infrastrukturen untersucht werden.

Für den Bau der Beschneiungsanlage muss kein Wald gerodet werden und im Gebiet ist weder ein Biotop von nationaler oder regionaler Bedeutung noch eine archäologische Fundstelle vorhanden. Gastlosen ist im Inventar der Geotope der Schweiz aufgelistet, folglich ist ihr Charakter vor Einflüssen zu bewahren. Beim Bau der Beschneiungsanlage können Wildtier- und Vogelarten durch den Baustellenbetrieb gestört werden und das Gebiet liegt in der Gewässerschutzzone "Au". Betreffend der Erneuerung der Beschneiungsanlage und der Ersetzung der Beleuchtungsanlage bestehen im Vergleich zum vorbelasteten Ausgangszustand jedoch keine erheblichen zusätzlichen Umweltbelastungen, da die Massnahmen zum Schutz der Umwelt vollständig umgesetzt werden.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Die Projekte benötigen ein Einzonungsverfahren in Spezialzonen.
- › Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Beleuchtungsanlage.

P0508

Zentrum Schwarzsee

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Plaffeien

ANDERE BETROFFENE STELLEN

Gemeindeverband
Region Sense



1. Projektbeschreibung

Das Gypsera-Areal ist das Eingangstor zum Tourismusort Schwarzsee und zum ganzen Talkessel und stellt somit die Visitenkarte für die Region dar.

Heute wird der grösste Teil des Areals als Parkplatz genutzt. Aufgrund seiner Lage gibt es viel Potential, diese Flächen besucherfreundlicher und wertschöpfender zu gestalten. Damit dem Besuchenden mehr als nur ein Parkplatzareal geboten werden kann, entstand die Idee eines «Zentrums Schwarzsee». Mit seiner Lage am See und eingebettet in die Talsohle, eignet sich dieses Areal entsprechend für eine vielseitige touristische Nutzung.

Die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG ist Grundeigentümerin des Gypsera-Areals (Art. 606 und 607 GB) und beteiligt sich massgeblich an der Entwicklung eines Zentrums Schwarzsee.

Das Areal wird in drei Themenschwerpunkte unterteilt:

Arena

Das Areal soll so gestaltet werden, dass ein neues lebendiges Dorfzentrum/Dorfplatz entsteht und von Jung und Alt, von Einheimischen sowie Touristen genutzt werden

kann. Es soll ein Platz entstehen auf dem verschiedene Veranstaltungen (Open-Air Kino, Country Night, 1. Augustfeier, Winter in Schwarzsee) und Traditionen gelebt werden können (Bärgseefescht).

Gewerbe / Wohnnutzung

Eine belebende Nutzung von der Region für die Region wird gefördert. Das lokale Gewerbe soll innerhalb eines Gebäudes (gedeckte Mall) eingegliedert werden und sich präsentieren können. Lokal oder regional produzierte Produkte werden vor Ort verkauft. Ein Treffpunkt entsteht, bei dem das gesellige Beisammensein und das Einkaufen der regionalen Produkte nebeneinander Platz finden. Zu den bereits heute bestehenden regionalen Produkten gibt es noch Platz für neue Ideen. Ergänzend hierzu kann dieser Bereich auch als Hotel, Aparthotel oder für touristisch bewirtschaftete Eigentumswohnungen genutzt werden.

Parkplatz / Parkhaus

Um den Parkplatzbedarf abdecken zu können, ist der Bau eines Parkhauses unerlässlich. Die bestehenden Parkplätze sollen weitgehend verschwinden. Dies schafft den nötigen Raum, um das Areal neu zu gestalten.

Diese neue Gestaltung eines Zentrums gibt der Tourismusregion Schwarzsee die Möglichkeit, das Kapital der Region und die Natur mit dem See aufzuwerten und die Besuchenden willkommen zu heissen.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Es muss eine Koordination mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern erstellt werden, um ein einheitliches Konzept für die Entwicklung des Ortes Schwarzsee zu erreichen.

Drei eingedolte Bäche queren das Areal. Gemäss Raumplanungs-, Umwelt und Bau- und Baurecht sind die Gerinne auf diesem Areal nicht freizulegen, insofern im Gegenzug an einer anderen, geeigneten Stelle auf dem Gemeindegebiet Kompensationsmassnahmen getroffen werden.

Erforderliche Rodungsflächen sind durch Ersatzaufforstungen zu kompensieren.

Das Parkplatzkonzept Schwarzsee muss entsprechend angepasst werden.

Die Fussgängerverbindungen entlang der Hauptstrasse sind zu verbessern, Fahrradabstellplätze sind auf dem Areal zu integrieren.

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Gemeinde Plaffeien: Kompensationsmassnahmen für die Gewässerproblematik bestimmen.

Abstimmung der Interessen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer.

Verschiedene Finanzierungsmodelle sind zu prüfen.

Gemeinde Plaffeien: Projekt in Zonennutzungsplan integrieren durch Festlegen einer Tourismuszone, welche den Bau dieser Anlagen ermöglicht.

Die Anforderungen am Detailbebauungsplan im Gemeindebaureglement festlegen.

Erstellung eines Detailbebauungsplans.

Einreichung der entsprechenden Baubewilligungs- und Rodungsgesuche.



P0509

Touristische Entwicklung Raum Bad Schwarzsee

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

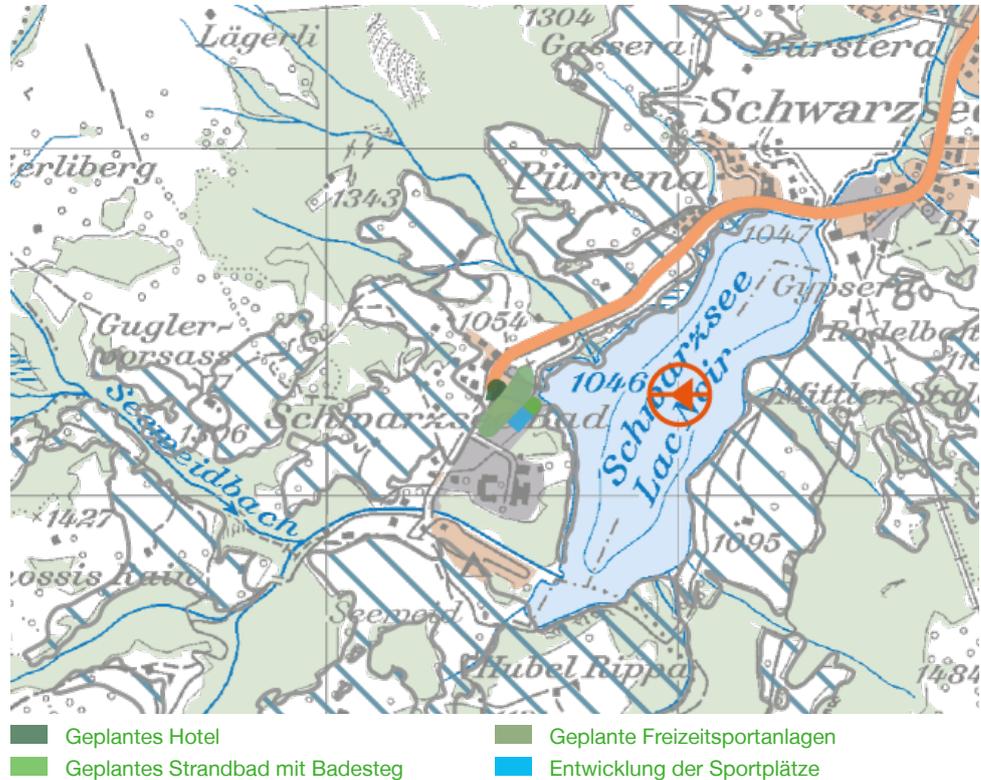
Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Plaffeien

ANDERE BETROFFENE STELLE

Gemeindeverband
Region Sense

1. Projektbeschreibung

Das Gebiet um den Schwarzsee bildet den Kernbereich des kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunktes Schwarzsee gemäss kantonalem Richtplan. Der Raum Bad am westlichen Ende des Schwarzsees weist heute ein erhebliches Entwicklungspotential für die touristische Weiterentwicklung auf. Seit dem vorletzten Jahrhundert prägte das Hotel Bad dieses Gebiet. Seit Jahrzehnten entstand langsam ein Angebot an Sport- und Erholungseinrichtungen: Bootsanlegesteg, Langlaufloipe, Tennis- und Mehrzweckplatz, Minigolf. Das Potential der bestehenden Anlagen ist heute nicht vollständig ausgeschöpft. Ein koordiniertes Vorgehen soll dazu beitragen, dass der künftige Ausbau und die künftige bauliche Ergänzung der Bauten und Anlagen aufeinander abstimmt sind.

Dieses Gebiet ist heute rechtskräftig teils als Zone von allgemeinem Interesse und teils als Tourismuszone eingezont.

Das Entwicklungskonzept für den Raum Bad sieht vor, das Freizeit- und Sportangebot im Zusammenhang mit dem bestehenden Hotelangebot und für alle Gäste in Schwarzsee auszubauen.

Folgende Bauten und Anlagen sind vorgesehen:

- › Neubau eines Wellness- und Freizeitbads in Verbindungen mit dem bestehenden Hotel;
- › Weiterentwicklung des heutigen Angebots für Minigolf zu einer Freizeitsportanlage mit Golf;
- › Nutzung der bestehenden Sportanlage (Tennis- und Spielplätze) im Winter als Kunsteisbahn;
- › Überdachung der bestehenden Sportanlage für einen witterungsunabhängigen Betrieb;
- › Neugestaltung des Seeuferbereichs als Badestrand mit Badesteg.

Die bisherigen Anlagen und Nutzungen wie der Bootssteg und die Langlaufloipe sollen weiterbestehen.

Während am nordöstlichen Ende des Schwarzsees der Schwerpunkt auf dem Transportbahnen gebundenen Winter- und Sommersport liegt, bietet sich der Raum Bad eher für ruhigere Angebote im Freien und ganzjährige Angebote unter Dach an. Der Ausbau des sportlichen Angebotes steigert gleichzeitig die Attraktivität des angrenzenden kantonalen Sportzentrums Campus Schwarzsee. Die Synergien, die sich für die Akteure vor Ort ergeben, werden wesentlich dazu beitragen, dass die Finanzierung und die Rentabilität der Anlagen möglich werden.

Die neue Gestaltung des Raumes Bad gibt der Tourismusregion Schwarzsee die Möglichkeit, das Kapital der Region, nämlich die Natur und die Landschaft, mit dem See aufzuwerten und die Besuchenden willkommen zu heissen.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Der Planungserimeter tangiert randlich den Raumbedarf eines kleinen Fließgewässers und den Wald. Erforderliche Rodungsflächen sind durch Ersatzaufforstungen zu kompensieren.

Teile des Gebietes liegen im Naturgefahrenbereich «mittlere Gefahr» (blau). Mit technischen Massnahmen sind das Schadenpotential gegen die Gefährdung durch Rutschung und Überschwemmung zu minimieren.

Die Weglinie des Strandwegs (Spazier-, Wander- und Winterwanderweg) ist entsprechend den künftigen Bauten und Anlagen anzupassen. Die Fussgängerverbindungen sind generell zu verbessern, Fahrradabstellplätze sind auf dem Areal zu integrieren. Bei allfälligen Anpassungen und Verbesserungen der Strand- und Fussgängerverbindungen muss die Qualität, Attraktivität und die Erholungs- und Freizeitfunktion des Seeufers erhalten bleiben.

Das Projekt befindet sich in unmittelbarer Nähe eines Flachmoor- sowie Amphibienlaichgebiets kantonaler Bedeutung, welche vom Entwicklungspersimeter ausgeschlossen sind. Diese Gebiete müssen intakt gehalten werden, negative Auswirkungen durch das Projekt sind zu vermeiden.

Dem Seeuferschutz ist bei der Gestaltung des Badstrandes Rechnung zu tragen.

Das Parkierangebot muss auf das gesteigerte Angebot angepasst sein. Das Parkplatzkonzept Schwarzsee muss entsprechend angepasst werden.

Die Kapelle Bad ist ein geschütztes Kulturgut (Marienkapelle am Schwarzsee).

4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Gemeinde entwickelt eine Bebauungsordnung für den Raum Bad und legt diese im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision fest.

Koordination der verschiedenen Grundeigentümerinteressen unter der Federführung der Gemeinde, um ein einheitliches Konzept für die Entwicklung des Raumes Bad zu erreichen.

Verschiedene Finanzierungsmodelle sind zu prüfen.

Einreichung der entsprechenden Baubewilligungsgesuche.



P0510

Aufwertung des Greyerzersees

STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Gibloux

Pont-la-Ville

La Roche

Hauteville

Corbières

Botterens

Broc

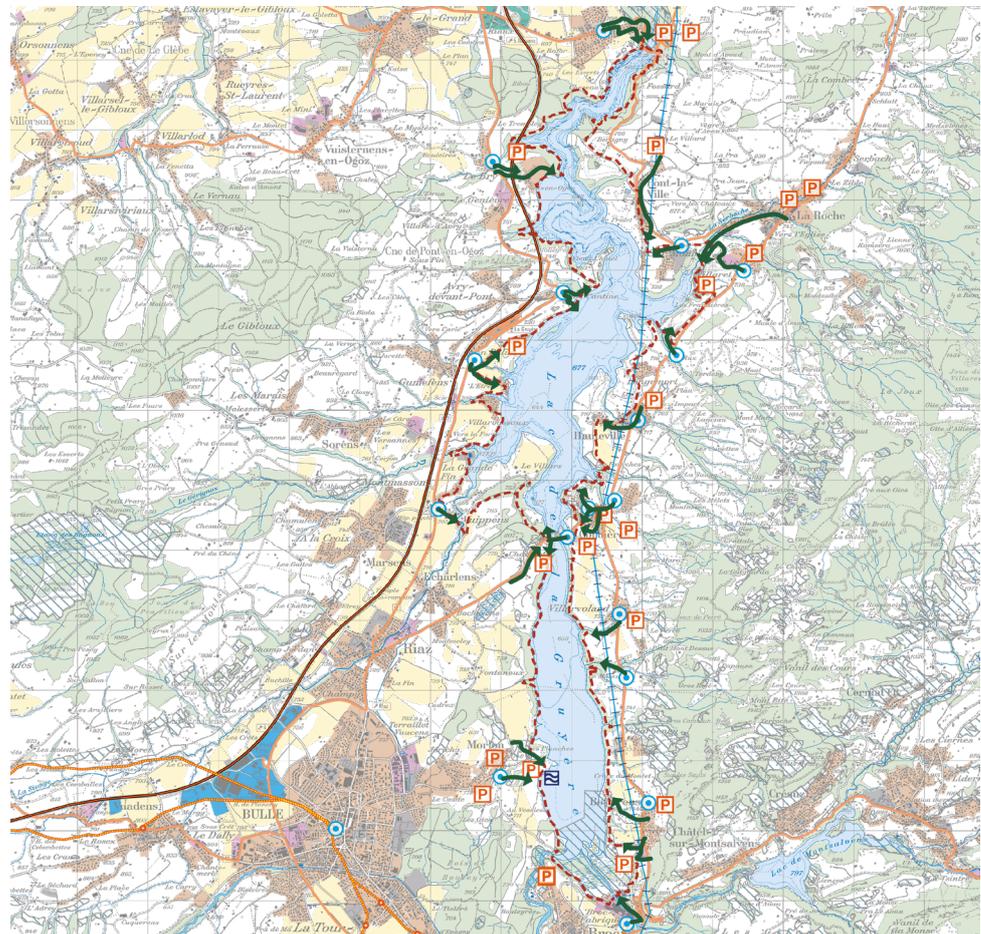
Bulle

Morton

Echarlens

Marsens

Pont-en-Ogoz



--- Wanderweg
 → Zugang zum See

⊙ P Ortschaft / Parkplatz
 ~~~~~ Geplante künstliche Welle

## 1. Projektbeschreibung

Der Greizersee ist ein Trumpf der Region, der derzeit touristisch wenig genutzt wird. Der Verein des Rundgangs um den Greizersee möchte dem durch eine umfassende Überlegung über die Entwicklung des Standortes entgegenwirken. Der 2014 fertiggestellte Seerundgang zieht viele Spaziergängerinnen und Spaziergänger an. Das Ziel ist daher, aus diesem Touristenzustrom Kapital zu schlagen, um der Region und den umliegenden Dörfern einen Mehrwert herbeizuführen. In diesem Kontext wurde 2015-2016, mit Unterstützung der neuen Regionalpolitik, ein Aufwertungsprojekt der Seeufer realisiert. Es bestand aus der Realisierung einer Mobilitätsstudie, der Erstellung einer Broschüre über den See sowie der Ausarbeitung eines Massnahmenkatalogs bezüglich den Übernachtungen, der Verpflegung sowie der Aktivitäten und Veranstaltungen. Die goldene Regel ist, dass alle unternommenen Aktivitäten für die Aufwertung des Sees, seinen Wild- und Schutzaspekt beachten.

Das Aufwertungsprojekt der Seeufer hat eine grosse Anzahl von Aktivitäten und

**ANDERE BETROFFENE STELLE**

Association régionale  
la Gruyère

Übernachtungslösungen hervorgehoben, die es zu studieren gibt, wie beispielsweise die Schaffung eines virtuellen Spielparcours erweiterter Realität (Novi lé), der Aufbau einer Gesellschaft für elektrische Navigation (ElectroLac) oder die Schaffung eines Festivals auf der Insel Ogoz (die Nächte von Ogoz). Verwaltungsaspekte wie eine gemeinsame Parkplatzbewirtschaftungspolitik für die gesamte Seeumgebung werden ebenfalls angesprochen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die raumplanerischen und baulichen Instrumente, sind folgende zentrale Aspekte festzustellen:

- die ganzheitliche Reflexion der Mobilität um den See herum (Verbesserung des öffentlichen Verkehrs);
- der Vorschlag von neuen Unterkünften, wie eine oder mehrere reglementierte freie Campingzonen (Sektor, in dem der Zeltende oder die Zeltende sein Zelt aufstellen kann wo er will und sich nur zur Fuss oder mit dem Kanu fortbewegen kann) oder die Schaffung eines «Pod»-Dorfes (Holzhütten, die an die Form von Iglus erinnern), die nebst der Unterkunft (45 Betten) auch Seminare im Norden von Laviau auf dem Gebiet von Morlon vorsehen können. Das Projekt benötigt ein Einzonungsverfahren. Ein erstes Projekt wurde nach einer ersten Auflage abgelehnt;
- das Projekt einer künstlichen Welle «Goya Onda», auf der Halbinsel Morlon, die dem Surfen gewidmet ist. Dieses Projekt erfordert eine Erweiterung der «Entspannungszone». Die Infrastruktur soll innovativ sein und sich in die Landschaft integrieren. Sie wäre demontierbar, um der Natur jederzeit seinen aktuellen Aspekt zurückgeben zu können. Eine Grundsatzzustimmung wurde anlässlich einer ersten Prüfung durch die betroffenen kantonalen Instanzen formuliert. Das Projekt bringt Überlegungen bezüglich der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (zu entwickelnde Partnerschaft mit MOBUL) und eines eventuellen Hotelkonzeptes mit sich.

Unter Vorbehalt der Berücksichtigung des Projekts in der Studie «Voralpen 2030» des Kantons.

## P0511

## Aufwertung des Mont-Vully

## STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

Archäologische Stätten



📍 Localisation des projets

## GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Mont-Vully

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Regionalverband See

## 1. Projektbeschreibung

Der Mont-Vully, der im kantonalen und im regionalen Richtplan als regionaler touristischer Entwicklungsschwerpunkt verzeichnet ist, ist ein wichtiger Trumpf für den Tourismus der Region Murtensee und der Destination Region Freiburg. Er ist heute schon weitem bekannt und beliebt für Wanderungen in einer wunderschönen Natur oder für die Entdeckung von Produkten aus den Weinbergen des Vully.

Um die Sicherheit und den Komfort der Besucherinnen und Besucher zu gewährleisten, müssen in naher Zukunft entsprechende Infrastrukturen (WC, Buvette) und die Zugänglichkeit (ÖV, Langsamverkehr und Auto) geplant werden und dabei die Empfehlungen des Sachplans Velo des regionalen Richtplans berücksichtigen. Darüber hinaus müssen der Bedeutung der archäologischen Stätte und der Landschaft des Mont-Vully Rechnung getragen und ermöglicht werden, die in den letzten Jahren gemachten Entdeckungen potenziell hervorzuheben.

Die zuständigen Stellen bei der Gemeinde und dem regionalen Tourismus arbeiten zusammen, um Lösungen und interessante Projekte auszuarbeiten für eine zufriedenstellende touristische Entwicklung des Mont-Vully. Angestrebt wird dabei die Nutzungsoptimierung der vorhandenen Transportinfrastrukturen, die Verbesserung der Benutzersicherheit und die Gewährleistung des Zugangs zum Seeufer durch Wanderer.

## 2. Begründung des Standortes

Der regionale Richtplan des Seebezirks legt fest, dass die regionalen Infrastrukturen gestärkt, verbessert und gezielt gefördert werden (vgl. Massnahmenblätter 9 und 10). Darunter fällt auch die Aufwertung des Mont-Vully.

## 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Der Mont-Vully ist im Bundesinventar der Landschaften eingetragen und enthält Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung. Im Ortsplan ist er unter Schutz gestellt. Somit gelten für diesen Sektor strenge Regeln.

Das Gemeindebaureglement der Gemeinde Mont-Vully definiert in seinem Artikel 20 die verschiedenen Baumöglichkeiten und -einschränkungen.

Bestimmte Projektarbeiten befinden sich im archäologischen Perimeter, weshalb vorausgehende Erhebungen und Ausgrabungen nötig sein können.

## 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Gemeinde Mont-Vully koordiniert eine Arbeitsgruppe, welche die prioritären Projekte ausarbeitet und deren Machbarkeit untersucht.

Erarbeitung eines Machbarkeitskonzepts zur Förderung des ÖV und Langsamverkehrs sowie die Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen von Parkplätzen.

## P0512

## Ausbau des Papiliorama

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

Touristische Entwicklungsschwerpunkte

## GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Kerzers

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Regionalverband See



Sektor H1

Sektoren S1 / S2

## 1. Projektbeschreibung

In 2003 öffnete das Papiliorama seine Tore in Kerzers. Seither wuchs es beständig, und die jährliche Besucherzahl schwankt heute zwischen 250'000 und 270'000. An Spitzentagen reicht die Kapazität des aktuellen Parkplatzes im Sektor S2 nicht aus und die behelfsmässigen Lösungen sind nicht wirklich angemessen, was bei den Besucherinnen und Besuchern häufig zu Unzufriedenheit führt. Zur Bewältigung dieses Wachstums müssen deshalb dauerhaftere Lösungen gefunden werden, insbesondere bei der Mobilität.

Das Papiliorama sieht im Sektor S2 die Planung einer Parkplatzerweiterung vor. Diese Parkplatzerweiterung wird, wie der aktuelle Parkplatz, ökologisch wertvoll sein (einheimische Laubhecken, Magerwiese, nicht asphaltierter Parkplatz).

Im Sektor S1 sieht das Papiliorama die Einrichtung eines zweiten Ausweichparkplatzes vor, sehr wahrscheinlich im Nordosten der neuen Ausstellung, um ihn diskret in die Landschaft einbetten zu können.

Das Konzept des Zugangs ist zu aktualisieren und dabei gleichwohl die Förderung der nachhaltigen Mobilität zu bevorzugen.

Ebenfalls im Sektor S1 plant die Stiftung Papiliorama eine neue Ausstellung, wahrscheinlich zum Thema lokale Landwirtschaft, mit Sammlungen alter Obstsorten, traditionellen Heckenlandschaften, traditionellem Getreideanbau, Gemüseärten

mit regionalen Sorten. Damit werden auch Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten geschaffen, die typisch für diese Art von Landschaften und heute vom Aussterben bedroht sind.

Die Ausstellung kann einfache, umweltfreundliche und im lokalen Stil erbaute Hütten für Familien umfassen.

Parallel zu den oben erwähnten Entwicklungsprojekten in den Sektoren S1 und S2 möchte die Stiftung Papiliorama mittelfristig in Zusammenarbeit mit den Eigentümern, dem Regionalverband See und gegebenenfalls mit anderen Partnern ein Hotel- oder Parahotelprojekt einer gewissen Grösse im Sektor H1 entwickeln.

Gegenwärtig macht sich der Mangel an Zimmern in der Region immer stärker bemerkbar. Es besteht zudem eine echte Lücke in der Region für den Empfang von grossen Gruppen, die von weiter weg aus der Schweiz oder dem Ausland kommen. Es fehlt mit anderen Worten eine Infrastruktur für rund fünfzig Doppel- und/oder Familienzimmer zu vernünftigen Preisen. Dieses Projekt entspricht zudem der Vision 2030 des Freiburger Tourismusverbands, laut dessen Prognose im Kanton zusätzliche 1000 Hotelbetten nötig sind.

Darüber hinaus würde eine solche Hotelinfrastruktur mit der Entwicklung von touristischen Infrastrukturen sowie von Seminar- und Tagungsräumen das Angebot unter der Woche ideal ergänzen, während das Angebot für Familien die Zahl der Übernachtungen im Kanton während den Wochenenden und den Schulferien erhöhen würde, wodurch wiederum eine bevorzugte Wochenenddestination entstünde.

Denkbar ist, dass das Projekt entweder in der Form eines zweistöckigen länglichen Hotels besteht, das geschickt in die Landschaft integriert wäre, um die Auswirkungen auf die Landschaft auf ein Minimum zu reduzieren, oder aber mehrere Bungalows mit einem Hauptgebäude umfasst.

Die Entwicklung des Sektors H1, entsprechend den vom Papiliorama angewandten Grundsätzen (Schaffung von Grünflächen mit ausschliesslich einheimischen Arten, Magerwiesen, Feuchtgebiete, Integration der Gebäude in die Landschaft usw.), würde ermöglichen, diese Erweiterung des Standorts mit der Landschaft zu verschmelzen und es würde ein wichtiger Beitrag für die Biodiversität geleistet werden können.

## 2. Begründung des Standortes

Aufgrund ihrer Funktion haben alle geplanten Erweiterungen einen direkten Bezug zu den bereits bestehenden Infrastrukturen und müssen deshalb in deren unmittelbarer Nähe gebaut werden.

Die Standorte für die beiden Erweiterungen in den Sektoren S1 und S2 sind bereits seit längerer Zeit in der Ortsplanung vorgesehen worden (Eintrag im Richtplan der Bodennutzung), deren letzte Änderung am 30. September 2015 von der RUBD genehmigt wurde.

Angesichts der in der Ortsplanung der Gemeinde Kerzers bereits vorgesehenen

Erweiterung der Spezialzone «Papiliorama» wäre der spätere Ausbau des Standorts im Sektor H1 aus städtebaulicher Sicht absolut logisch, weil die bereits bestehenden Bauten mit den neuen Bauten eine geschlossene Einheit schaffen würden, die, von allen Seiten von Wegen umgeben, einfach zugänglich wären.

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die drei Sektoren sind zurzeit in der Landwirtschaftszone, sodass jedes Projekt eine Änderung des Zonennutzungsplans voraussetzt.

Bei dem für die künftige Entwicklung nötigen Boden handelt es sich ausnahmslos um Fruchtfolgeflächen. In seiner Gesamtheit wird das Erweiterungsprojekt bedeutende Auswirkungen auf die Landschaft haben.

Der Ausbau des Papiliorama würde zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen führen. Es muss daher ein Konzept für den multimodalen Zugang gemacht werden, um den ÖV und Langsamverkehr zu fördern sowie den Umgang mit der Verkehrszunahme und deren Umweltauswirkungen aufzuzeigen.

Das Projekt betrifft zwei archäologische Perimeter, weshalb vorausgehende Erhebungen und Ausgrabungen nötig sein können.

### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Erstellung des Konzepts für den multimodalen Zugang.

#### Entwicklung der Sektoren S1 und S2

2018–2019: Gespräche mit den aktuellen Grundeigentümern im Hinblick auf den Erwerb oder die Pacht der für die Sektoren S1 und S2 nötigen Grundstücke.

2020–2021: Sofern diese Gespräche erfolgreich verlaufen, Beginn des Planungsverfahrens (Änderung der Zonennutzung; eventuell Ausarbeitung eines Detailbebauungsplans; Ausarbeitung der Bauprojekte).

Ab 2022: Bau.

#### Entwicklung des Sektors H1

2019–2021: Gespräche mit den aktuellen Grundeigentümern im Hinblick auf den Erwerb oder die Pacht der für den Sektor H1 nötigen Grundstücke. Parallel dazu Ausarbeitung eines Projekts mit Business Plan.

2021–2022 (-2025): Sofern diese Gespräche erfolgreich verlaufen, Beginn des Planungsverfahrens (Änderung der Zonennutzung; eventuell Ausarbeitung eines Detailbebauungsplans; Ausarbeitung der Bauprojekte).

2023–2025 (-2028): Bau.

## P0601

# Agglomerationsprogramm der Agglomeration Freiburg

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Verdichtung und Aufwertung

Motorisierter Individualverkehr

Öffentlicher Verkehr

Lärmschutz

Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

## GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Avry

Belfaux

Corminboeuf

Düdingen

Givisiez

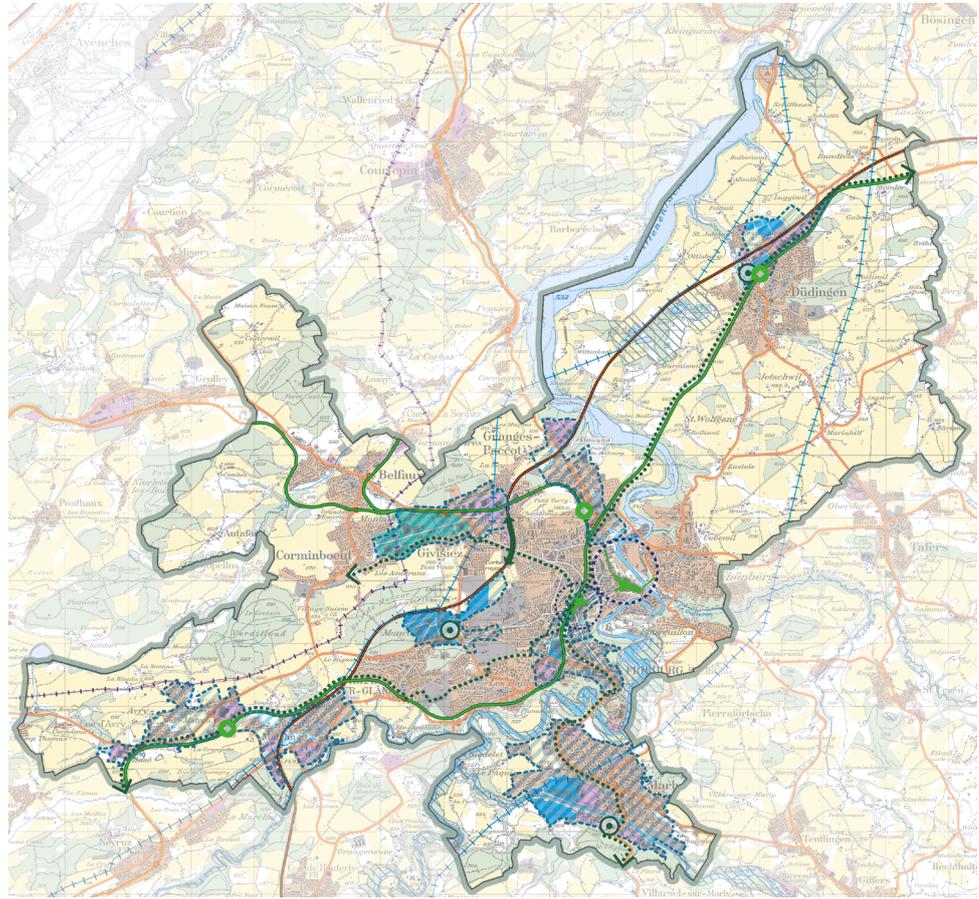
Granges-Paccot

Freiburg

Marly

Matran

Villars-sur-Glâne



- Perimeter des Agglomerationsprogramms
- Strategische Agglomerationsstandorte
- Neugestaltungen Bourg und Bahnhof
- ⊙ Gestaltungen RER-Haltestellen / P+R
- - - Optimierung LV-Verbindungen TransAgglo/RER
- ← Überdeckung A12

## 1. Projektbeschreibung

Die Agglomeration Freiburg ist als öffentlich-rechtliche Körperschaft im Sinne des kantonalen Gesetzes vom 19. September 1995 über die Agglomerationen organisiert. Sie hat am 13. Oktober 2016 ein Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) verabschiedet, das namentlich auf den Erhalt einer Mitfinanzierung von gewissen Massnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen durch den Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) abzielt.

In Kanton Freiburg gelten die Agglomerationsprogramme als regionale Richtpläne und sind dem Verfahren für diese Instrumente unterbreitet. Daher wurde das Agglomerationsprogramm am 5. Dezember 2016 durch den Staatsrat genehmigt. Seitdem ist dieses Planungsinstrument für die kantonalen, regionalen und kommunalen Behörden verbindlich.

**ANDERE BETROFFENE STELLEN**

Agglomeration Freiburg

ARE

Die Agglomeration hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) sowie die betroffenen kantonalen Ämter an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms beteiligt. Die RUBD hat die Modalitäten für die Aktualisierung des Agglomerationsprogramms validiert und vor der öffentlichen Auflage eine Vorprüfung durchgeführt. Der Staat kann die Agglomerationsprogramme bei ihrer Erarbeitung finanziell unterstützen und auch einen finanziellen Beitrag zur Realisierung gewisser Massnahmen leisten. Der Staat unterzeichnet die Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen sowie die daraus hervorgehenden Finanzierungsvereinbarungen.

Die Gemeinden haben künftig ihre Ortsplanung an die regionale Richtplanung anzupassen. Sie haben namentlich die Grenzen der Siedlungsgebiete der Agglomeration in ihren Zonennutzungsplan zu übertragen.

### Regionenübergreifende Massnahmen

Die Agglomeration plant in Zusammenarbeit mit dem Kanton Massnahmen in den Bereichen Mobilität, Siedlungsentwicklung und Natur und Landschaft auf ihrem Gebiet.

Die Agglomeration sorgt für die Umsetzung dieser Massnahmen durch ihre Mitgliedsgemeinden.

Die in der Leistungsvereinbarung enthaltenen, als strukturierend betrachteten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation werden in den entsprechenden Projektblättern behandelt (siehe Projektblätter «Aufwertung des Bourg-Quartiers» und «Neugestaltung des Sektors Bahnhof Freiburg»).

Folgende Massnahmen des AP3 werden, unabhängig von ihrer Finanzierungsweise, als strukturierend betrachtet:

| Nummer der Massnahme im AP3     | Name der Massnahme im AP3                                                                                                                                                                                    | Betroffene Gemeinde(n)                                                                              | Verweis(e) auf ein Projektblatt des kantonalen Richtplans (KantRP)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Paket 3S.03.                    | Planung und Konsolidierung der strategischen Agglomerationsstandorte                                                                                                                                         | Düdingen, Granges-Paccot, Freiburg, Givisiez, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, (Marly, Avry-Matran). | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Strategischer Sektor «Umgebung des Bahnhofs Freiburg»</li> <li>&gt; Strategischer Sektor «Birch und Bahnhof»</li> <li>&gt; Strategischer Sektor «Autobahnausfahrt Freiburg Süd»</li> <li>&gt; Neugestaltung des Sektors Bahnhof Freiburg</li> <li>&gt; Neugestaltung des Sektors Bahnhof Givisiez</li> <li>&gt; Verdichtung und Aufwertung der Agy-Ebene</li> </ul> |
| 3M.04.03 und 3M.04.04           | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Aufwertung des Bourg-Quartiers:</li> <li>&gt; Sektor Ormeaux</li> <li>&gt; Sektor Grand-Rue</li> </ul>                                                           | Freiburg                                                                                            | Aufwertung des Bourg-Quartiers                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 3M.06.02 und 3M.06.03           | Gestaltung der TransAgglo: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Sektor Avry – Bahnhof Villars-sur-Glâne</li> <li>&gt; Sektor Grandfey – Düdingen</li> </ul>                                           | Avry, Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Düdingen                                              | Kein Projektblatt im KantRP, jedoch im Sachplan Velo enthalten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 3M.08.01, 3M.08.02 und 3M.08.03 | Gestaltung der ÖV-Schnittstelle: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; RER-Haltestelle Düdingen</li> <li>&gt; neue RER-Haltestelle Avry Centre</li> <li>&gt; neue RER-Haltestelle Agy-Ebene</li> </ul> | Düdingen, Avry, Freiburg und Granges-Paccot                                                         | Kein Projektblatt im KantRP                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 3M.08.04 und 3M.08.05           | Park+Ride (P+R) <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Erweiterung P+R Marly-Gérine (im Bau)</li> <li>&gt; Neubau P+R bei Autobahnanschluss Freiburg-Süd</li> </ul>                                     | Marly, Villars-sur-Glâne und Düdingen                                                               | Kein Projektblatt im KantRP                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 3M.11.01                        | Aufrüstung der Bahninfrastruktur für RER-Erschliessung im Viertelstundentakt (einschliesslich Haltestellen Agy und Avry).                                                                                    | Alle Gemeinden der Agglomeration                                                                    | > Eisenbahnprojekte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 3M.11.03                        | Überdeckung der A12                                                                                                                                                                                          | Freiburg, Granges-Paccot, Givisiez                                                                  | > Überdeckung von Chamblieux                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |



# P0602

# Agglomerationsprogramm der Agglomeration Mobul

**STAND DER KOORDINATION**  
Festsetzung

**DAMIT VERBUNDENE THEMEN**

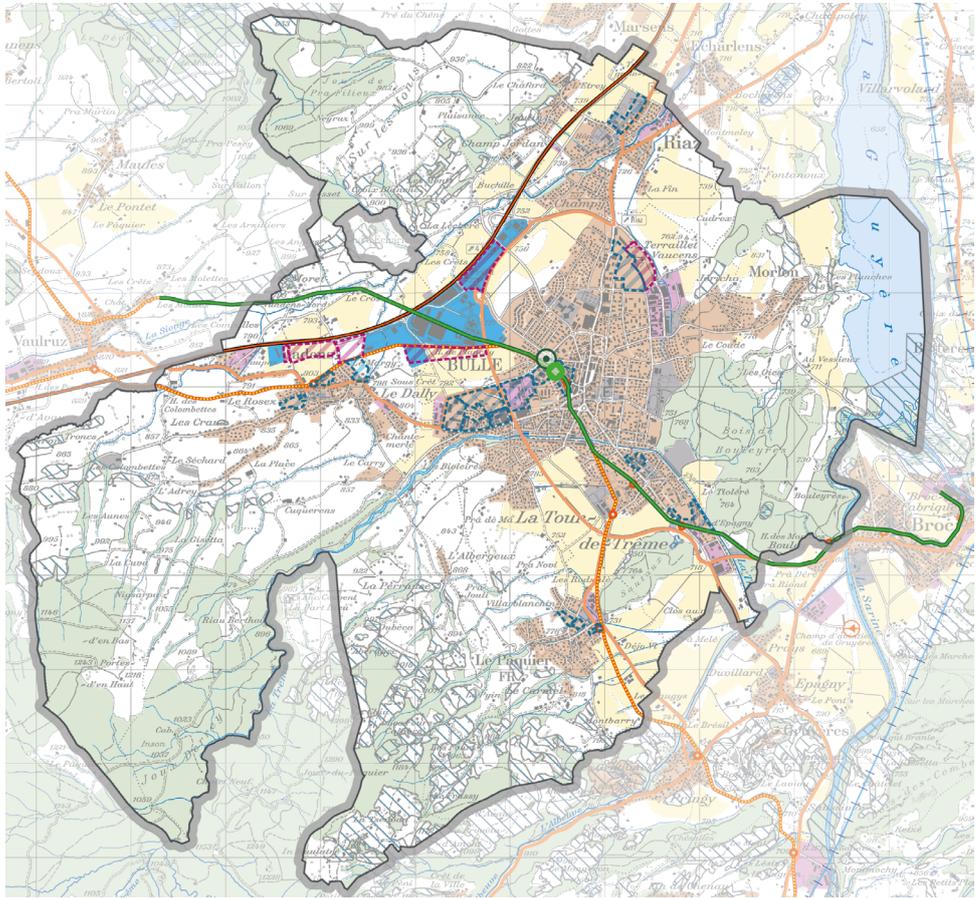
- Verdichtung und Aufwertung
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Lärmschutz
- Typologie und Dimensionierung der Arbeitszonen

**GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST**

- Bulle
- Morlon
- Le Pâquier
- Riaz
- Vuadens

**ANDERE BETROFFENE STELLEN**

- Mobul
- ARG



  Perimeter des Agglomerationsprogramms  
 ● Gestaltung Bahnhof / Busbahnhof  
  Strategische Standorte Siedlung / Arbeit  
 — Verlängerung RER Richtung Broc

## 1. Projektbeschreibung

Der Gemeindeverband Mobul bildet einen Mehrzweck-Gemeindeverband im Sinne des kantonalen Gesetzes vom 25. September 1980 über die Gemeinden. Er hat am 13. Oktober 2016 ein Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) verabschiedet, das namentlich auf den Erhalt einer Mitfinanzierung von gewissen Massnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen durch den Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) abzielt.

Im Kanton Freiburg gelten die Agglomerationsprogramme als regionale Richtpläne und sind dem Verfahren für diese Instrumente unterbreitet. Daher wurde das Agglomerationsprogramm am 5. Dezember 2016 durch den Staatsrat genehmigt. Seitdem ist dieses Planungsinstrument für die kantonalen, regionalen und kommunalen Behörden verbindlich.



Die Agglomeration hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) sowie die betroffenen kantonalen Ämter an der Erarbeitung des AP3 beteiligt. Die RUBD hat die Modalitäten für die Aktualisierung des AP3 validiert und vor der öffentlichen Auflage eine Vorprüfung durchgeführt. Der Staat kann die Agglomerationsprogramme bei ihrer Erarbeitung finanziell unterstützen und auch einen finanziellen Beitrag zur Realisierung gewisser Massnahmen leisten. Der Staat unterzeichnet die Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen sowie die daraus hervorgehenden Finanzierungsvereinbarungen.

Die Gemeinden haben künftig ihre Ortsplanung an die regionale Richtplanung anzupassen. Sie haben namentlich die Grenzen der Siedlungsgebiete der Agglomeration in ihren Zonennutzungsplan zu übertragen.

## Regionenübergreifende Massnahmen

Die Agglomeration plant in Zusammenarbeit mit dem Kanton Massnahmen in den Bereichen Mobilität, Siedlungsentwicklung und Natur und Landschaft.

Die Agglomeration sorgt für die Umsetzung dieser Massnahmen durch ihre Mitgliedsgemeinden.

Von den in der Leistungsvereinbarung enthaltenen Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation wurde keine als strukturierend für den Kanton betrachtet und damit auch keine in einem Projektblatt des kantonalen Richtplans behandelt.

Folgende Massnahmen des AP3 werden, unabhängig von ihrer Finanzierungsweise, als von kantonaler oder eidgenössischer Bedeutung betrachtet:

| Nummer der Massnahme im AP3 | Name der Massnahme im AP3                                                               | Betroffene Gemeinde(n)                   | Verweis auf ein Projektblatt des kantonalen Richtplans |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| S2                          | Übertragung der strategischen Standorte in die Ortsplanung und Verfolgung der Umsetzung | Bulle, Le Pâquier, Morlon, Riaz, Vuadens | > Strategischer Sektor «Planchy»                       |
| Zus. 2                      | Bau eines neuen Busbahnhofs in Bulle                                                    | Bulle                                    | > Neugestaltung des Sektors Bahnhof Bulle              |
| Zus. 3                      | Verlängerung der RER Freiburg-Romont-Bulle in Richtung Broc                             | Bulle                                    |                                                        |

## P0701

## Aufwertung des Bourg-Quartiers

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Verdichtung und Aufwertung

Öffentlicher Verkehr

Kombinierte Mobilität

Radwegnetz

Fusswege

Geschützte Ortsbilder und historische Verkehrswege

Archäologische Stätten

Geschützte Gebäude

## GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Freiburg

## ANDERE BETROFFENE STELLE

Agglomeration Freiburg


 Projektperimeter Etappen 1 / 2

 Projektperimeter spätere Etappen

## 1. Projektbeschreibung

Im Oktober 2014 wurde die Poya-Brücke eröffnet. Das Ziel dieser neuen Achse war, das historische Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr zu befreien, die Luftqualität zu verbessern und die Lärmbelastigung zu reduzieren. Dank dieser neuen Situation konnte die Stadt ein Vorhaben für die Aufwertung des Bourg-Quartiers in Angriff nehmen.

Die Überlegungen der Stadt begannen 1996 mit einer Gestaltungstudie des öffentlichen Raums des Bourg-Quartiers, auf die in 2013 der Teilricht- und Sachplan der historischen Stadt, Burg-, Au- und Neustadtquartier folgte.

Im März 2015 wurde schliesslich ein Wettbewerb für die Aufwertung des Bourg-Quartiers lanciert. Das Siegerprojekt sieht vor, die Qualität des Ortes als Kulturerbe zur Geltung zu bringen und die Lebensqualität aller Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Raumes zu verbessern. Die Aufwertung des Bourg-Quartiers führt zu einer Steigerung der touristischen Attraktivität des historischen Stadtzentrums.

Die Neugestaltung wurde im Agglomerationsprogramm der 2. Generation geplant und im Programm der 3. Generation fortgesetzt.

Der Projektumfang und seine Auswirkungen auf die Finanzen der Stadt erfordern eine Aufteilung auf mehrere Etappen wie folgt:

Etappe 1 umfasst die unmittelbare Umgebung der Kathedrale, die Place des Ormeaux und sieht die Sanierung der Treppen der Zähringerbrücke vor. Die Befreiung der Flächen im Hinblick auf die Aufwertung des Bourg-Quartiers bedeutet, dass aufgehobene Parkplätze an der Oberfläche umgesiedelt werden müssen. Diese Umsiedlung erfolgt in einer ersten Phase provisorisch entlang der Bernstrasse und auf einem bestehenden Platz an der Route de Bourguillon.

Die Neugestaltung der Place des Ormeaux soll namentlich ein neues Quartierzentrum für die Bevölkerung schaffen.

Die 2. Etappe liegt beim Place Notre-Dame und der Steinbrückenstrasse, Die Realisierung einer definitiven Lösung für die Verlagerung der an der Oberfläche aufgehobenen Parkplätze ist im Rahmen dieser Etappe geplant.

## 2. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die kulturelle Dimension wird ein Schlüsselement sein, das bei der Gestaltung des öffentlichen Raums und bei der Suche nach Lösungen für Parkplätze, an der Oberfläche oder im Untergrund, zu berücksichtigen ist.

Die Berücksichtigung des ISOS ist zu ermitteln.

## 5. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Neugestaltungsarbeiten sollten 2019 beginnen, um frühestens Ende 2021 eingeweiht zu werden.

Die voraussichtliche Planung für Etappe 1 sieht wie folgt aus:

- › Vorprojekt: 2015 – 2016
- › Projekt, Offerten: 2016 – 2018
- › Öffentliche Auflage: November 2017
- › Beginn der Arbeiten: Frühjahr 2019
- › Einweihung: Herbst 2021

Die Realisierung der Etappe 2 ist zwischen 2021 und 2023 geplant.

Die Umbauten an der Grand-Rue, am Fischmarkt, an der Rue Pierre-Aeby, auf dem Rathausplatz, auf dem Platz Nova Friburgo, auf dem Place du Petit-Paradis und auf der Murtengasse sind in späteren Etappen vorgesehen, deren Planung noch festzulegen ist.

## P0702

# Neugestaltung des Sektors des Bahnhofs Freiburg

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Verdichtung und Aufwertung

Öffentlicher Verkehr

Kombinierte Mobilität

Radwegnetz

Fussweg

Geschützte Ortsbilder und historische Verkehrswege

Geschützte Gebäude



- Perimeter des Wettbewerbs zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes
- Perimeter DBP «Alter Bahnhof»
- Perimeter DBP «Bahnhofstrasse Süd»
- Bahnunterführung
- LV-Verbindung

## 1. Projektbeschreibung

### Ausgangslage

Der Bahnhof Freiburg bildet das Eingangstor zum Kantonszentrum und wurde als strategischer Standort in der Agglomeration definiert. Durch seine Rolle als Bahnknoten von kantonaler Bedeutung und seine Funktion als Begegnungs- und Durchgangsort sollte der Sektor des Bahnhofs über eine attraktive und funktionelle städtebauliche Struktur verfügen. In dieser Hinsicht sind der Bahnhof und seine Umgebung aktuell Gegenstand mehrerer Projekte, die darauf abzielen, seine Attraktivität und Effizienz zu erhöhen. Dazu gehören:

- > die Neugestaltung der Bahnsteige;
- > die Aufwertung des Bahnhofplatzes;
- > die Neugestaltung des Sektors Alter Bahnhof;
- > der Bau einer Spur für den Langsamverkehr Bahnhof-Pérolles;
- > die Neugestaltung des Sektors Bahnhof Süd;

## GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Freiburg

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

SBB

BAV

TPF

Agglomeration Freiburg

› Die Realisierung der Passage innerhalb der SBB-Gleise.

## Neugestaltung der Bahnsteige

Angesichts der Feststellung, dass zu Spitzenzeiten die bestehenden Zugänge zum Bahnhof überlastet sind und um das erwartete Bevölkerungswachstum in der Agglomeration aufzunehmen, sieht die Schweizerische Bundesbahn (SBB) die Vergrößerung der Bahnsteige vor, um die Erhöhung der Kursintervalle und der Zuglängen abzufangen. Im Rahmen dieses Projekts ist zudem geplant, für die Verbindung der Zeughausstrasse, auf Höhe der Kreuzung Richemond, eine Unterführung mit einem direkten Zugang zu den Bahngleisen der SBB zu bauen. Gemäss den Prognosen wird diese Unterführung von etwa 40 % der Reisenden genutzt werden. Ihre Realisierung wird es ermöglichen, den Fussgängerfluss im Bahnhof und auf dem Bahnhofplatz zu entlasten und die Quartiere oberhalb des Bahnhofs mit dem alten Bahnhof zu verbinden.

## Aufwertung des Bahnhofplatzes

Zusätzlich war der Bahnhofplatz 2015–2016 Gegenstand eines Projektwettbewerbs mit dem Ziel, diesen Ort in einen hochwertigen öffentlichen Raum zu verwandeln und den Umsteigefluss der Verkehrsmittel zu verbessern. Das Projekt integriert Lösungen für die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die Bestimmung des Standortes und der Gestaltung der Haltestellen für den öffentlichen Verkehr, die Veloparkplätze, die Durchgänge für den Langsamverkehr und schliesslich die Landschaftsgestaltung. Es geht darum, den Bereich zwischen der Einmündung des Boulevards de Pérolles bis zur Rue de Romont aufzuwerten und ihm eine Identität zurückzugeben sowie diese beiden städtischen Achsen mit einer auf den öffentlichen und Langsamverkehr ausgerichteten Gestaltung besser zu verbinden.

## Neugestaltung des Sektors Alter Bahnhof

Parallel dazu hat die Stadt aufgrund eines finanziellen Anreizes der SBB Immobilien den Detailbebauungsplan (DBP) des Alten Bahnhofs angepasst. Dieser Plan soll den Standort des Alten Bahnhofs wieder mit der Stadt verbinden und ihn zu einem Schlüsselsektor für den Umbau der Eisenbahnzonen im Südwesten des Bahnhofs Freiburg machen. Der Standort ist teilweise davon betroffen. Darauf ist der Bau eines 19-stöckigen Turms, der für Aktivitäten mit hoher Wertschöpfung bestimmt ist, eines Park&Ride und einer Velostation. Im Südwesten des Bahnhofs ist eine Erweiterung von rund 1 ha geplant, der zum Bahnbereich gehört.

## Neue Spur für den Langsamverkehr Bahnhof–Pérolles

Ein weitere Massnahme des Richtplans der Agglomeration besteht in der Umwandlung des alten Güterbahngleises oberhalb der Zeughausstrasse in eine neue Hauptachse für den Langsamverkehr, die den Bahnhof (ab dem Esplanade-Turm) mit der BlueFactory und der Pérolles-Ebene verbindet.

## Neugestaltung des Sektors Bahnhof Süd

Zum Schluss ist auch der Sektor im Süden des Bahnhofs von der Änderung des DBP «Bahnhof Süd» betroffen. Das betroffene Gelände liegt zwischen dem Einkaufszentrum Fribourg-Centre, dem Theater Equilibre, dem Parkplatz Schützenmatte, dem Café Schützenmatte, dem NH Hotel und seinen angrenzenden Gebäuden sowie der Route Neuve.

Dieser Plan regelt die Ansiedlung und den Umfang der neuen Bauwerke sowie die Gestaltung der Aussenflächen und stellt ihre Einbindung in das Stadtgefüge des Stadtzentrums sicher. In Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Siegerprojektes eines Studienauftrags zum Grand-Places, bestimmt er auch die Freiräume zur Schaffung einer Fussgängerzone. Der DBP sieht eine unterirdische Verbindung der bestehenden Parkplätze vor, das heisst des Parkplatzes Schützenmatte erreichbar von der Rue Saint-Pierre und des Parkplatzes Fribourg-Centre erreichbar von der Route Neuve her. Die vollständige Schliessung der Bahnhofstrasse für Autos hängt von der Realisierung dieses Verbindungsparkplatzes ab, der hauptsächlich für die Besucherinnen und Besucher und Kundinnen und Kunden des Quartiers bestimmt ist.

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Berücksichtigung des ISOS ist zu ermitteln.

Bezüglich der Änderung des Detailbebauungsplans des alten Bahnhofs ist aufgrund der Verkehrszunahme auf der Zeughausstrasse (Zugang zum Parkhaus) eine Lärmstudie notwendig. Die im Turm gelegenen lärmempfindlichen Räumlichkeiten werden den Lärmbelastungen der Strasse und der SBB-Gleise ausgesetzt. Zudem ist eine klärende Studie für den möglichen Bedarf zur Verbesserung des im Perimeter gelegenen belasteten Standorts notwendig.

Bezüglich des DBP Süd-Bahnhof handelt es sich um:

- › Dokumentation der Relikte von Befestigungsbauwerken aus dem 17. Jahrhundert, die sich bei ihrer Befreiung im Untergrund zeigen. Zudem ist die Möglichkeit der Zerstörung der Befestigungsbauwerken, sobald sie einmal dokumentiert sind, bewilligt, unter der Bedingung, dass ihre Spur im Boden an sie erinnert;
- › Bezeichnung der Modalitäten der Aufwertung und der Konservierungsmassnahmen der geschützten Objekte und zwar das Gebäude beim Grand-Places 12 und beim Jean Tinguely Brunnen;
- › zur Erhaltung einer Sondergenehmigung für das Bauen im Gewässerschutzsektor «Au», zum Nachweis, dass die Abflusskapazität des Grundwassers höchstens um 10 % reduziert ist und dass die Bauten auf dem Standort das Niveau des Grundwasservorkommens nicht deutlich verändern;
- › Regelung der Verlagerung der bestehenden Kanalisation beim Grand-Places, der Route Neuve und im Westen des Perimeters;

- › Erhaltung des aktuellen Zugangs zur Transformatorstation, die die Stromversorgung des ganzen Standorts bedient (Zugangsrampe zum Parkplatz Freiburg-Zentrum).

#### **4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte**

Die Aufwertung der Bahnsteige ist ein Projekt der SBB, das dem Plangenehmigungsverfahren folgt. Die Neugestaltung des Sektors Bahnhof-Süd ist Gegenstand eines DBP. Der DBP des alten Bahnhofs ist seit April 2018 in Untersuchung.

## P0703

# Neugestaltung Sektor Bahnhof Bulle

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Verdichtung und Aufwertung

Öffentlicher Verkehr

Gütertransport

## GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Bulle

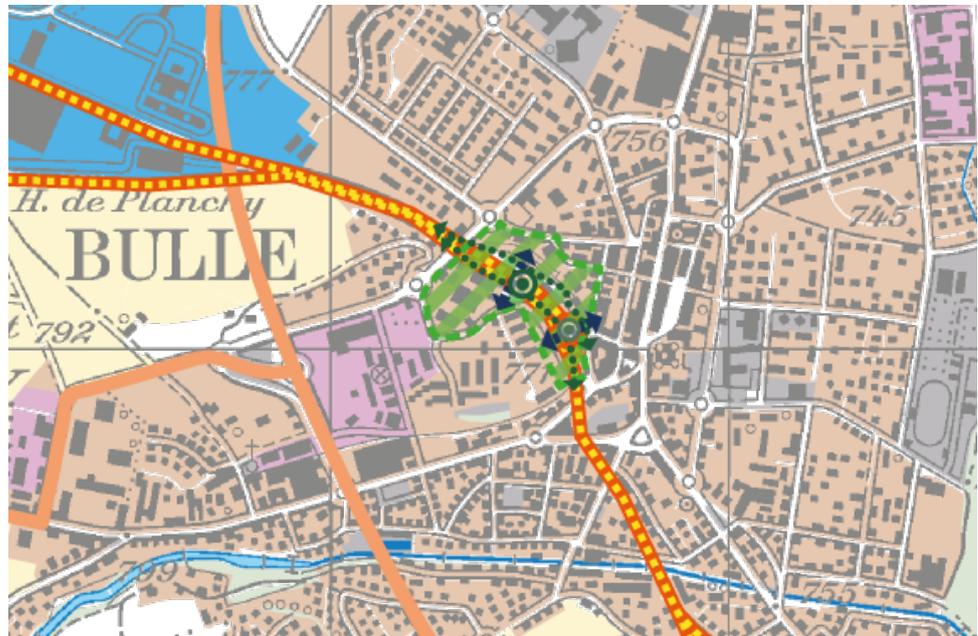
## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Association de communes Mobul

ARG

TPF

BAV



⊙ ⊙ Lage alter Bahnhof / neuer Bahnhof  
 ↳ ↳ Grüne Verbindungen

↳ ↳ Fussgängerüberquerung  
 ▨ ▨ Perimeter DBP «Gare»

## 1. Projektbeschreibung

### Ausgangslage

Die im regionalen Zentrum von Greyerz gelegene Gemeinde Bulle verfügt über eine hohe Dynamik in Bezug auf die Demographie und das Arbeitsstellenangebot: die Bevölkerung hat sich in den letzten 30 Jahren mehr als verdoppelt und die Beschäftigungsquote ist höher als der kantonale Durchschnitt. Betreffend die Mobilität ist die Gemeinde ein öffentlicher Verkehrsknoten mit 3 Bahnlinien, 7 Regionalbus- und 3 Stadtbushlinien.

Als zentraler Entwicklungssektor der Region möchte die Gemeinde ihre Infrastrukturen so ausbauen, dass die Entwicklung der Gemeinde positiv aufgefangen wird. In diesem Zusammenhang wurde der Sektor Bahnhof Bulle als zentraler Standort definiert, der ein hohes Aufwertungspotenzial hat. Er ist zudem im Agglomerationsprogramm Mobul als strategischer städtischer Standort für die Erhöhung der Dichte und der Mischung definiert.

Eine Umstrukturierung dieses Sektors ist umso mehr erwünscht, als damit folgende Probleme gelöst werden können:

- › der bestehende Bahnhof kann die deutliche Zunahme der Anzahl Reisenden nicht mehr absorbieren, die sich bis 2030 verdoppeln wird.

Dies macht eine Veränderung der Breite der Bahnsteige notwendig;

- › die Bahnhofsgestaltung entspricht nicht dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen. Deswegen müssen die Infrastrukturen bis 2023 angepasst werden;
- › der Bahnhof Bulle sowie der Busbahnhof weisen einen wenig attraktiven, industriellen Charakter auf und sind nicht in die Stadt integriert.

Diese verschiedenen Feststellungen haben dazu geführt, dass die TPF, die Haupt-eigentümer, zusammen mit der Gemeinde, die Urbanisierung aller Grundstücke in der Nähe des Bahnhofs neu überdachten. Deshalb wurde in 2013 ein paralleler Studienauftrag über den Sektor Bahnhofsplattform mit einer Fläche von ungefähr 90 ha in Auftrag gegeben, mit dem Ziel, Gestaltungsmaßnahmen zu erarbeiten, die den Nutzwert des Standorts und seinen Grundstückswert erhöht, seine schwache Vernetzung verbessert und die Verkehrserzeugung im Stadtzentrum reduziert. Auf Grundlage des Neugestaltungsprojekts des Siegers haben die TPF Anfang 2014 die Studie des Detailbebauungsplans (DBP) 42 «Bulle-Gare» lanciert, der das umfangreiche Städtebauprojekt konkretisiert.

Dieses besteht aus drei Hauptprogrammen:

- › die Versetzung des Eisenbahn- und Busbahnhofs und Neugestaltung des Plateaus;
- › die Schaffung von hochwertigen Wohnquartieren;
- › Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität.

Der DBP schlägt auch Massnahmen zu Gunsten der Biodiversität im bebauten Gebiet vor, dessen Umsetzung die Verbesserung der natürlichen und landschaftlichen Werte des Standorts erlaubt.

Diese Projekte sollten nach der Umsetzung des Konzepts die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner von 260 auf über 1'000 und der Arbeitsstellen von 320 auf 640 erhöhen.

## Verlagerung des Bahnhofs und Neugestaltung seines Plateaus

Die Aufwertung der Gleise des Bahnhofs führen zu einer Verlagerung des Bahnhofsgebäudes und einer Neugestaltung des Bahnhofsplattform, auf dem heute das Bahnareal und ein Industriesektor angesiedelt sind. Der neue Bahnhofsplattform wird von zwei Gebäuden sowie einer Überdeckung eingerahmt. Dieser neue öffentliche Raum ist der grösste Umsteigebereich des Projekts, in dem auch der neue Busbahnhof angesiedelt wird. Durch die Verlagerung des Bahnhofs kann die Nutzung und das Angebot im Bereich öffentlicher Verkehr überdacht werden.

Das neue Plateau ist mit der Rue Albert-Rieter, der neuen Hauptachse des Projekts, direkt mit dem Stadtzentrum verbunden, was die Verbindung der verschiedenen

Orte ermöglicht. Der Schwerpunkt wird auf die Bildung eines Netzes von öffentlichen Räumen gelegt, welches die verschiedenen Raumsequenzen zwischen dem neuen Bahnhof und dem Stadtzentrum verbindet.

## Schaffung von hochwertigen Wohnquartieren

Das Projekt sieht die Bildung von mehreren Wohnquartieren vor:

- die geplanten Wohnquartiere können als «Schnittstelle» des Bahnhofs aufgefasst werden, bei denen im Vordergrund die Verdichtung wie auch die Konzentration verschiedener Verkehrseinrichtungen (regionaler Busbahnhof, Velostation, etc.) stehen;
- Îlots Lécheretta: Dieser Sektor zwischen dem Bahnhof und der Altstadt von Bulle verfügt über ein hohes städtisches Verdichtungspotenzial und ist hauptsächlich für Wohnflächen gedacht. Es werden zwei Wohninseln angesiedelt, die eine neue durchgängige Strasse für den Langsamverkehr sowie vielseitige Aussenflächen schaffen. Das Erdgeschoss der Gebäude wird gewerblich genutzt;
- Quartier Colline du Moulin: In diesem Sektor befindet sich gegenwärtig der Busbahnhof. Dieser Sektor wird einem Wohnquartier weichen, durch die Ansiedlung von Gebäuden mit unterschiedlichen Geometrien. Diese werden auf das wiederhergestellte natürliche Gefälle des Geländes der früheren Colline du Moulin gebaut. Der Erhalt der Bahnunterführung des alten Bahnhofs und die Schaffung von Fussgängerwegen stellen die Verbindung des Quartiers mit dem Stadtzentrum sicher;
- Quartier Remise: Ein neues Wohnquartier aus drei Gebäudegruppen, die in einen Park eingefügt werden, wird in unmittelbarer Nähe des Place de la Remise geschaffen.

## Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität

Folgende Massnahmen sind geplant, um die Verwendung des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu reduzieren:

- Erhöhung des Kursintervalls auf den Viertelstundentakt für die 3 Buslinien, die die Stadt mit dem Bahnhof verbinden;
- Schaffung eines Park+Ride sowie Reduktion des Parkplatzangebots, um die Zahl der mit dem motorisierten Individualverkehr Anreisenden zu verringern;
- Schaffung von grünen Verbindungen auf beiden Seiten der Gleise, die das Stadtzentrum, den Bahnhof und die Arbeitszone Planchy verbinden;

- › Erhalt und Schaffung von Bahnunterführungen für die Sicherstellung einer Fussgängerverbindung Nord-Süd.

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Berücksichtigung des ISOS ist zu ermitteln.

Bezüglich dem Perimeter des DBP 42 «Bulle-Gare», handelt es sich um:

- › Nutzung des grossen Verdichtungspotenzials der Eisenbahnfläche;
- › Schaffung einer ausgeglichenen Verbindung mit dem Zentrum der Altstadt;
- › Vorteil aus der Situation des Knotens des öffentlichen Verkehrs ziehen;
- › Definition einer städtebaulichen Entscheidung, die an das Ziel des historischen Standorts erinnert;
- › Berücksichtigung und Untersuchung des Erhalts und der Aufwertung von bestehenden historischen Gebäuden;
- › Bewältigung der Lärmexposition;
- › Berücksichtigung des Vorhandenseins von belasteten Standorten, die den Bedarf für Untersuchungen erfordern können;
- › Berücksichtigung des Vorhandenseins von zu erhaltenden Grundwasservorkommen.

### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Projekt der Neugestaltung des Bahnhofs Bulle ist einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterlegt, im Rahmen der Änderung des Ortsplans «Bulle gare», die mit der Erstellung des DBP 42 «Bulle-Gare» koordiniert ist.

Die Neugestaltung des Bahnhofs (Bahnsteige, Eisenbahngleise und Unterführungen) ist ein Projekt der TPF und folgt dem eidgenössischen Plangenehmigungsverfahren.

P0704

# Neugestaltung Sektor Bahnhof Estavayer-le-Lac

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Aufwertung und Verdichtung

Öffentlicher Verkehr

Gütertransport

## GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Estavayer

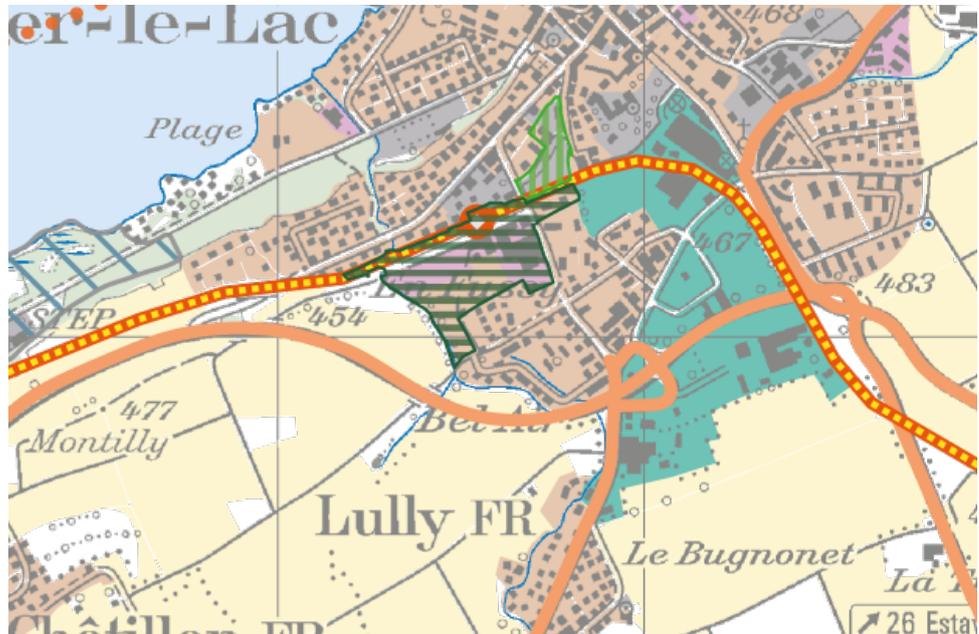
## ANDERE BETROFFENE STELLEN

TPF

SBB

BAV

COREB



Perimeter DBP «Plateau de la Gare»

Perimeter DBP «Gare Casino»

## 1. Projektbeschreibung

Der Ort Estavayer-le-Lac ist der Kern des regionalen Zentrums der Broye. Aus Sicht der Raumplanung und der Strategie des kantonalen Richtplans ist die Verdichtung der Umgebung des Bahnhofs Estavayer-le-Lac besonders sinnvoll. Es gibt zwei Projekte: den Sektor «Gare Casino» und den Sektor «Plateau de la Gare».

### Sektor «Gare Casino»

Der zwischen der Altstadt und dem Bahnhofliegende Sektor «Gare Casino» ist Gegenstand eines Projekts der Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF) und der Gemeinde Estavayer, den beiden Eigentümern der Grundstücke. Es will die Synergien zwischen der Mobilität und der Immobilienentwicklung nutzen und den Bahnhof mit einer Langsamverkehrsachse besser mit der Altstadt verbinden. So ist in diesem Sektor auf einer Fläche von etwa 21'000 m<sup>2</sup> ein neues Quartier vorgesehen. Gegenwärtig liegen in diesem Sektor ein altes Casino, eine Sporthalle, Lagerhallen, mehrere Parkplätze und der Busbahnhof.

In 2013 wurde eine Studie in Auftrag gegeben. Das Siegerprojekt sieht 18 Gebäude vor (einschliesslich 2 bestehender Gebäude, die erhalten werden) und bietet Raum für 500 zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch für Geschäfte und Dienstleistungen.

Infolge des Studienauftrags wird ein Detailbebauungsplan (DBP) ausgearbeitet.

Der Sektor liegt bezüglich der unbeweglichen Kulturgüter in einem Umgebungsperimeter der Kategorie 1 in Bezug auf den historischen Stadtteil von Estavayer-le-Lac. Die neuen Bauten müssen an den Baucharakter des Standorts angepasst werden und die, auf die Altstadt ausgerichteten, visuellen Öffnungen erhalten bleiben. Das Casinogebäude, ein geschütztes Gebäude der Kategorie 3, wird mit Sondervorschriften erhalten, die im Gemeindebaureglement definiert sind.

Für eine bestmögliche Nutzung des Verdichtungspotenzials des Standorts unter gleichzeitiger Sicherstellung einer hochwertigen Stadtplanung sieht das Projekt Parkplätze einzig im Untergrund vor, einschliesslich für die Kundschaft/Besuchenden des Busbahnhofs. An der Oberfläche ist für den Busbahnhof, der bestehen bleibt, eine Veloparkplatzanlage vorgesehen.

### Sektor «Plateau de la Gare»

Der Sektor «Plateau de la Gare» umfasst den Personen- und Güterbahnhof von Estavayer-le-Lac sowie das südlich davon gelegene Quartier. Er erstreckt sich über eine Fläche von fast 110'000 m<sup>2</sup> und besteht gegenwärtig aus Arbeitszonen, Mischzonen, Wohnzonen sowie Grundstücken der SBB.

Die Aufwertung des «Plateau de la Gare», die mit der Erarbeitung eines Studienauftrags begonnen hat, bezweckt die Neugestaltung der Schnittstelle Bahnhof als Eingangstor der Stadt. Es geht namentlich darum, den genauen Standort des SBB-Bahnhofs festzulegen. In seiner Umgebung sind eine Park+Ride-Anlage und Kurzzeitparkplätze vorgesehen.

Zudem soll das Projekt ein gemischtes Stadtquartier mit einem Mehrwert für das Wohnen und Aktivitäten schaffen.

Das Projekt ist als Verlängerung des Sektors «Gare Casino» gedacht und soll, in Abstimmung mit diesem, die zentrale Fussgänger Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt bilden. Das Projekt wird durch die Verlagerung der Güteraktivitäten in den Sektor Guérite ermöglicht, die aktuell im Bahnhof Estavayer erfolgen (siehe entsprechendes Projektblatt). Das Entwicklungspotenzial wird zudem durch die Tatsache verstärkt, dass Unternehmen die Absicht haben, diesen Sektor in Kürze zu verlassen.

## 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

### Sektor «Gare Casino»

Eine Verkehrsstudie und eine erste Umweltnotiz haben die Notwendigkeit eines schallschluckenden Belags auf der Route de Lully festgestellt, um dem Lärm durch den Mehrverkehr aufgrund des Projekts «Gare Casino» entgegenzuwirken. Zudem sind die sensiblen Räumlichkeiten so zu gestalten, dass sie die Lärmbelästigung des Busbahnhofs hinnehmen können. In Bezug auf die Störfallvorsorge liegt der Detailbebauungsplan teilweise in den Konsultationsbereichen der SBB-Gleise Yverdon-Freiburg und des Unternehmens ELSA. Mit dem Projekt wird die Bevölkerungsdichte

des Sektors und somit das Risiko erhöht. ELSA muss die bestehende Risikostudie anpassen.

Da sich der Sektor in einem sensiblen Übergangspereimeter zwischen der Altstadt und den ersten Erweiterungsquartieren des 19. Jahrhunderts in Richtung Bahnhof befindet, muss eine besondere Pflicht für die Erhaltung der Hauptbestandteile des Charakter des Standorts eingestanden werden (signifikante Freiräume, Vegetation, alte Bauten) und die neuen Bauten müssen ihnen angepasst werden. Die Berücksichtigung des ISOS ist zu ermitteln.

#### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

##### Sektor «Gare Casino»

Es ist vorgesehen, den Sektor der Kernzone zuzuweisen. Aktuell ist er den Zonen allgemeines Interesse und Mischzone zugewiesen. Die Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde läuft.

##### Sektor «Plateau de la Gare»

Der bestehende DBP «En Fussy» des Sektors wird aufgehoben. Nach dem Studienauftragsverfahren wird ein neuer DBP erarbeitet und der Zonennutzungsplan, entsprechend der neu vorgeschlagenen Einzonung, geändert.



P0705

# Neugestaltung Sektor Bahnhof Châtel-Saint-Denis

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Verdichtung und Aufwertung

Öffentlicher Verkehr

## GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

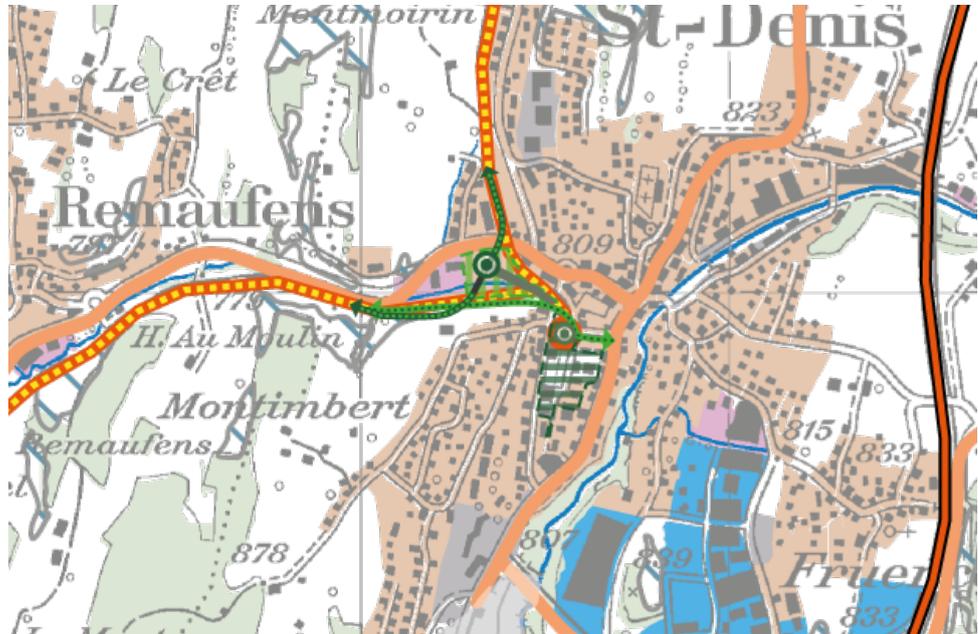
Châtel-Saint-Denis

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

TPF

Région Glâne-Veveyse

BAV



- ⊙ ⊙ Lage alter Bahnhof / neuer Bahnhof
- ↔ Neue Linienführung Kantonsstrasse
- ↔ Neue Linienführung Schienen

- Perimeter P+R / Busbahnhof
- ▨ Perimeter DBP «Bahnhof Châtel-Saint-Denis»
- ▨ Perimeter DBP «En Fossiaux»

## 1. Projektbeschreibung

### Ausgangslage

Die Gemeinde Châtel-Saint-Denis liegt im regionalen Zentrum des Bezirks Vivisbach und an einer wichtigen Autobahnachse, die Bern über Freiburg mit Vevey verbindet. Sie ist zudem ein Bahnknoten von kantonaler und interregionaler Bedeutung, namentlich durch die Anbindung des TPF-Netzes an das SBB-Netz über Palézieux. Durch ihre strategische Lage muss sie über eine gute Verbindung zum kantonalen Zentrum, zur Stadt Freiburg sowie zu den gleichwertigen Zentren, auch ausserhalb des Kantons, verfügen. Vor diesem Hintergrund planen die TPF die Verlagerung des Bahnhofes, um das Kursintervall für die Linie Bulle–Châtel-Saint-Denis–Palézieux zu erhöhen. Dieses Bestreben hat dazu geführt, dass die Siedlungsentwicklung der Grundstücke in der Nähe des bestehenden und des neuen Bahnhofes von der TPF gemeinsam mit der Gemeinde überdacht worden ist. Diese Grundstücke sind nun Gegenstand eines Grossprojekts der städtebaulichen Neugestaltung mit:

- > der Verlagerung des Bahnhofes Châtel-St-Denis an den Standort des Detailbebauungsplans (DBP) 36 «En Fossiaux»;
- > der Neuorganisation des Verkehrs im Stadtzentrum;

D

- › der Aufwertung des Sektors des alten Bahnhofs mit dem DBP 35 «Bahnhof Châtel-Saint-Denis».

Diese Projekte sind Gegenstand eines in 2013 gestarteten Studienauftrags für die Planung einer gemischten Siedlung sowie einer, in das Stadtzentrum von Châtel-Saint-Denis eingebundenen, multimodalen Umsteigeschnittstelle.

## Neuer Bahnhof und multimodale Schnittstelle

Der gegenwärtige Bahnhof weist zwei Probleme auf:

- › als Sackbahnhof müssen die Züge systematisch umkehren, was die Reisezeit zwischen Palézieux und Bulle um 4 Minuten verlängert und die Erhöhung des Kursintervalls verunmöglicht;
- › er entspricht nicht dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, weshalb die Anlagen komplett angepasst werden müssen.

Um diese beiden Herausforderungen zu meistern, planen die TPF den Bau eines neuen Gleisabschnitts in Châtel-St-Denis, der die Abschnitte West in Richtung Palézieux und Nord in Richtung Bulle direkt verbindet, sowie eines neuen Bahnhofs im Westen des Stadtzentrums. Letzterer wird mit einem neuen Busbahnhof sowie einem Park+Ride ergänzt und soll im Dezember 2018 in Betrieb genommen werden.

Diese neuen Bahnanlagen ermöglichen die Aufhebung des gegenwärtigen Bahnhofs durch die Schaffung eines Bypasses sowie des bestehenden Bahnübergangs der Route de la Coula / Route de Palézieux.

Der neue Bahnhof und seine Infrastrukturen sind Gegenstand des DBP «En Fossiaux», der auch Wohn- und Gewerbeflächen vorsieht. In der Verlängerung der Nordseite des neuen Bahnhofs wird eine grüne Verbindung geschaffen, um den neuen Bahnhof mit dem Zentrum zu verbinden.

## Neue Kantonsstrasse, Verlagerung und Revitalisierung des Fließgewässers Tatrel

In Anbetracht der angekündigten Umgestaltung der Grundstücke neben dem gegenwärtigen Bahnhof und der Planung von neuen Anlagen wurde die Verkehrsorganisation im Stadtzentrum überdacht, um eine Lösung zu finden, mit der gute Bedingungen für die Ortsdurchfahrt sichergestellt und die Belästigungen für die Anwohnenden minimiert werden.

Es wurde eine Mobilitätsvorstudie durchgeführt, um eine Neuorganisation des motorisierten Verkehrs in der West-Süd-Achse (Palézieux–Vevey) auszuarbeiten, die gegenwärtig durch das Stadtzentrum führt. Das Siegerprojekt sieht den Bau einer neuen Kantonsstrasse vor, die praktisch dem aktuellen Schienenverlauf durch das Vallon du Tatrel folgt. Das Projekt erfolgt gleichzeitig mit der Neugestaltung der Gemeindestrasse, die sich auf ihrer Verlängerung befindet und einen verbesserten

Verkehrsfluss bei der Durchquerung der Gemeinde gewährleisten wird.

Parallel dazu sind eine Änderung des Bachlaufs und eine Revitalisierung des Tâtel vorgesehen, um die Entwicklung der neuen Bahninfrastrukturen zu ermöglichen. Dieses Projekt wird in Abstimmung mit dem der neuen Kantonsstrasse geführt, die direkt neben dem für die Fließgewässer notwendigen Raum liegt.

### Aufwertung des Sektors des alten Bahnhofs

Für den Sektor des alten Bahnhofs, der Gegenstand des DBP «Châtel-Saint-Denis» ist, ist eine hauptsächlich dem Lebensraum und dem Langsamverkehr gewidmete Neugestaltung vorgesehen. Das Ziel für diesen Perimeter ist, das Verdichtungspotenzial des Standorts unter Erhalt seines Charakters aufzuwerten. Das Projekt soll den zentralen Standort dieses Sektors aufwerten durch die Schaffung eines Netzes mit öffentlichen Räumen und Grünanlagen, das für Fussgängerinnen und Fussgänger durchgängig ist, während der Originalteil des Bahnhofgebäudes erhalten bleibt.

Die vom Sieger des Studienauftrags geplante städtebauliche Gestaltung sieht die Gestaltung eines Gässchens zwischen dem Coop-Einkaufszentrum im Süden und der zukünftigen Gemeindeverwaltung im Norden vor, das der ehemaligen Linienführung der Bahngleise folgt, begleitet von attraktiven Landschaftsgestaltungen.

Daran angrenzend sind Bauten vorgesehen, die hauptsächlich aus Wohnungen bestehen, während das alte Bahnhofgebäude erhalten, umgebaut und für Geschäftstätigkeiten nutzbar gemacht wird. Der Perimeter ist mit einer Linie des öffentlichen Verkehrs und mehreren Langsamverkehrsverbindungen erschlossen, die ihn mit dem Sektor des neuen Bahnhofs verbinden.

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Berücksichtigung des ISOS ist zu ermitteln.

Bezüglich des Perimeters des DBP 35 «Gare de Châtel-Saint-Denis», handelt es sich um:

- › die Nutzung des grossen Verdichtungspotenzials der Eisenbahnfläche unter Berücksichtigung des Eisenbahncharakters des Standorts;
- › die Berücksichtigung der geschützten Gebäude im Gestaltungskonzept;
- › die Bewältigung der Lärmexposition;
- › die Berücksichtigung des Vorhandenseins von zwei belasteten Standorten in der nahen Umgebung des Projektperimeters, dies kann eine Sanierung erfordern;
- › die Berücksichtigung des Vorhandenseins von invasiven Pflanzen in der nahen Umgebung des Standortes erfordert ein geordnetes Vorge-

hen, um die Ausbreitung dieser Pflanzen zu verhindern.

› Bezüglich dem Perimeter des DBP 36 «En Fossiaux», handelt es sich um:

- › die Bewältigung der Lärmexposition;
- › die Aufwertung der Revitalisierungsfläche des Bachs Tatrels in der Planung des Netzes der öffentlichen Flächen;
- › die Berücksichtigung der Bedingungen von Swisscom und Groupe E bezüglich dem Thema Durchgangsrecht für die Kanalisationen und unterirdischen Kabel mit mittlerer und tiefer Spannung.

#### **4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte**

Das Projekt ist einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterlegt worden.

Die Neugestaltung des Bahnhofs (Bahnsteige, Bahngleise) ist ein Projekt der SBB und folgt dem eidgenössischen Plangenehmigungsverfahren.

## P0706

## Neugestaltung Sektor Bahnhof Givisiez

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Aufwertung und Verdichtung

Öffentlicher Verkehr

## GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Givisiez

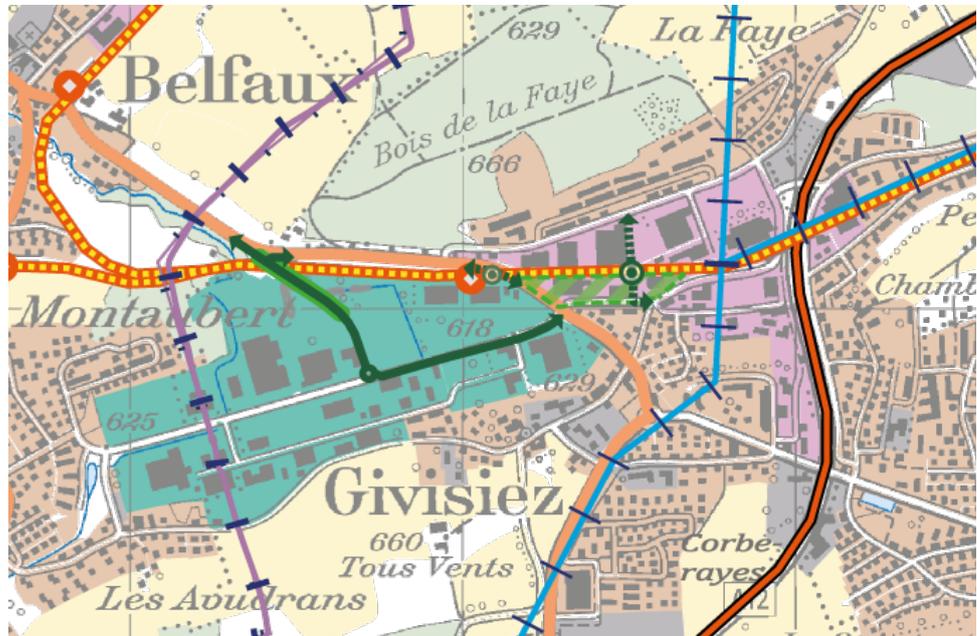
## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Freiburg

TPF

SBB

BAV



- ⊙ ⊙ Lage alter Bahnhof / neuer Bahnhof
- ↔ Streckenführung Kantonsstrasse im Bau
- Tiguelet-Brücke
- ◄◄ Langsamverkehrsverbindungen
- ▨ Projektperimeter Quartier Taconnets

## 1. Projektbeschreibung

Der Sektor Bahnhof ist gegenwärtig Gegenstand von zwei koordinierten Grossprojekten: einerseits der Modernisierung und Verlagerung des Bahnhofs und andererseits der Aufwertung des 6 ha grossen Sektors Taconnets, auf dem gegenwärtig drei Industriehallen stehen. Mit der angrenzenden Arbeitszone im Westen ist der Sektor Bahnhof einer der strategischen Standorte in der Agglomeration im Agglomerationsprogramm der 3. Generation.

Der Bahnhof Givisiez liegt auf den Linien, die Freiburg mit Murten oder Payerne verbinden. Der Kanton will das Kursintervall dieser Linien und folglich die Frequenzierung dieses Bahnhofs verbessern. Bis in 2019 sind Verbindungen nach Freiburg im Viertelstundentakt und nach Payerne und Murten im Halbstundentakt vorgesehen. Um davon zu profitieren, muss der Bahnhof Givisiez erneuert werden.

Das Projekt der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) sieht eine Verlagerung des Bahnhofs gegen Osten in den Sektor Taconnets vor. Diese Verlagerung war Gegenstand einer Massnahme im Agglomerationsprogramm der 2. Generation (AP2) und wird durch den Bahninfrastrukturfonds und die Leistungsvereinbarung 2017–2020 finanziert, die für die Erhaltung der Substanz zwischen den SBB und dem Bundesamt für Verkehr abgeschlossen wurde. Das Projekt wird mit der Schaffung einer Schnittstelle mit den Stadt- und Regionalbussen (Massnahme 12.4 des AP2) sowie mit der

Schaffung einer neuen Langsamverkehrsverbindung, die den Zugang zum Hauptperon des Bahnhofserlaubt und als Verbindung zwischen dem Quartier im Norden der Gleise (La Faye) und der restlichen Gemeinde (Massnahme 21.9 des AP2) koordiniert. Velo- und Autoparkplätze sind ebenfalls vorgesehen (Park+Ride).

Die Autos werden die Gleise auf der Tiguellet-Brücke überqueren, die gegenwärtig gebaut wird, wodurch der heutige Bahnübergang aufgehoben werden kann. Das Projekt der Neugestaltung des Bahnhofs wurde deshalb mit diesem Projekt koordiniert, dessen Fertigstellung für 2018 vorgesehen ist.

Aufgrund der besseren Erschliessungsqualität überlegen sich der Freiburgische Verkehrsbetrieb (TPF), als Eigentümerin der Grundstücke, und die Gemeinde, aus dem Sektor Taconnets ein neues Zentrum zu machen, das ideal in der Agglomeration gelegen ist. Ein paralleler Studienauftrag hat einem Projekt mit 15 unterschiedlich grossen Gebäuden den Zuschlag gegeben, das 1'000 Bewohnerinnen und Bewohner und 150 Arbeitsplätze aufnehmen kann.

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Es wurde ein Verträglichkeitsbericht für das Projekt Modernisierung und Verlängerung des Bahnhofs erstellt. Die Hauptbeschränkungen, für welche Massnahmen getroffen werden müssen sind, sind nach der Schutzordnung der Luft, des Lärms, der Verwaltung des Wassers, des Bodenschutzes und der Flora und Fauna zu ergreifen.

Bei der Entwicklung des Sektors muss die künftige Umfahrungsstrecke von Givisiez, respektive die Verlängerung der Brücke in Tiguellet bis zur Autostrasse mitberücksichtigt werden.

### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Projekt der Verlängerung des Bahnhofs folgt dem eidgenössischen Plangenehmigungsverfahren. Es wurde in 2016 aufgelegt.

Bezüglich dem Sektor Taconnets, entsteht ein Detailbebauungsplan, der die Immobilienaspekte und die vorgesehenen Gestaltungen am Bahnhof (Schnittstelle Bus-Bahn, Auto- und Veloparkplatz) einbindet.

P0707

# Neugestaltung des Sektors Bahnhof Chénens

## STAND DER KOOR- DINATION

Vororientierung

## DAMIT VERBUNDE- NE THEMEN

Verdichtung und Auf-  
wertungTypologie und Di-  
mensionierung der  
Arbeitszonen

Öffentlicher Verkehr

Kombinierte Mobilität



◆ Gare de Chénens

## GEMEINDE, IN WEL- CHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Chénens

## ANDERE BETROFFE- NE STELLE

TPF

## 1. Projektbeschreibung

### Hintergrund

Der Bahnhof Chénens liegt auf der Eisenbahnachse zwischen Lausanne und Freiburg. Er wird von der Linie S40, die zwischen Freiburg und Romont verkehrt, bedient, mit zwei Zügen pro Stunde in beide Richtungen. Von diesem Bahnhof profitieren auch die umliegenden Gemeinden, die über ein weniger effizientes öffentliches Verkehrsangebot verfügen, jedoch eine Verbindung zum Bahnhof Chénens haben. Somit ist dieser Bahnhof von zentraler Bedeutung für die Mobilität der Bevölkerung in dieser Region. Hinzu kommt, dass der Sektor des Bahnhofs, namentlich mit seinem Restaurant, seinen Dienstleistungen und seinen Unternehmen, einen grossen Beitrag für das Dorfleben und die Dynamik dieser Ortschaft leistet.

Der Sektor des Bahnhofs Chénens zeichnet sich zudem durch das Vorhandensein einer bedeutenden Arbeitszone aus, die ein grosses Entwicklungspotenzial aufweist. Die Gemeinde ist aktuell daran, ihre Ortsplanung zu revidieren. In diesem Rahmen will sie den Bahnhofsektor und die Arbeitszone aufwerten und gleichzeitig das Problem der Überdimensionierung der Arbeitszone angehen.

## Neugestaltung des Bahnhofsektors

Im Sinne der Verdichtung und Nachhaltigkeit will die Gemeinde Chénens sich mit einem attraktiven und zweckmässigen Bahnhofsektor ausstatten. Die Anhörung der Bevölkerung ergab, dass die Schaffung eines richtigen Dorfkerns mit eigener Identität zu den Hauptanliegen der Bevölkerung zählt.

Die Funktionsweise und die Verwaltung des Bahnhofsektors Chénens werden deshalb überdacht werden, insbesondere in den Bereichen Sicherheit und Mobilität: vorgesehen sind der Bau eines Park+Ride-Platzes für Autos und Fahrräder, Verkehrsverbindungen für den Langsamverkehr zwischen dem Bahnhof sowie dem alten Dorfteil und der Schule in der Verlängerung der Verbindung Richtung Lentigny. Die Mobilitätsinfrastrukturen müssen die Verkehrsverlagerung fördern sowie den Schülerinnen und Schülern, Studierenden und anderen Reisenden einen sicheren Zugang zum Bahnhof bieten. Gegenwärtig halten zahlreiche Lastwagenfahrerinnen und fahrer in diesem Sektor, um sich zu verpflegen; es müssen somit auch die kurzzeitigen Abstellplätze für Lastwagen aufrechterhalten werden. Das Dienstleistungsangebot für die Bevölkerung in diesem Sektor könnte ebenfalls gefestigt oder ausgebaut werden, um mehr an der Dynamik des Dorfes teilhaben zu können. Aussenanlagen, welche mit der Landschaft, die den Sektor überragt, in Einklang stehen und die Biodiversität fördern, sind Teil des Aufwertungsprojekts. Und schliesslich könnte eine anliegende Zone von allgemeinem Interesse, die der Gemeinde zugehört, eine hochwertige Entwicklung des Sektors ermöglichen, indem beispielsweise ein Gemeindegebäude, ein Spielplatz, eine Kinderkrippe oder ein öffentlicher Platz integriert würden.

## Aufwertung der Arbeitszone

Die Arbeitszone von Chénens wird gegenwärtig teilweise genutzt, namentlich durch ein Fachhandelsgeschäft und eine Agrargenossenschaft. Sie hat ein grosses Potenzial für die Ansiedlung neuer Unternehmen, was mit mehr Arbeitsplätzen und mehr Dynamik in der Region einherginge. Allerdings muss dafür die Frage der Material- und Warendepots beurteilt werden.

Aufgrund der Merkmale der Arbeitszone (zugelassen, in Betrieb, Fahrwege für den vorgesehenen Langsamverkehr, ausreichender Anschluss, Nähe zur Bahnlinie) strebt die Gemeinde deren Eintragung als regionale Arbeitszone an.

Die Zone ist für alle Arten von Unternehmen bestimmt, von der Schwerindustrie in der Nähe des Bahnhofs bis hin zu leichteren Tätigkeiten nahe der Wohnzonen. Mit einem Detailbebauungsplan (DBP) kann die Entwicklung der Zone auf kohärente Art und Weise mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit und der Verdichtung gesteuert und dabei die Nutzung von industriellen Synergien gestärkt werden.

## 2. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Um die Anforderungen einer Arbeitszone von regionaler Bedeutung zu erfüllen, muss die Gemeinde Verkehrsverbindungen für den Langsamverkehr planen und verwirklichen sowie die Einführung von Mobilitätsplänen für die Unternehmen, die in diesem Sektor tätig sind, fördern. Ein DBP ermöglicht eine Entwicklung des Sektors

gemäss klaren Vorgaben, damit sie den Normen in den Bereichen Mobilität, Verdichtung, Nachhaltigkeit, Landschaftsschutz, Natur- und Kulturgüterschutz sowie von geschützten Bauten entspricht. Er muss zudem für einen schlüssigen Ausgleich zwischen Wohnen und Arbeiten sorgen. Für die Ausarbeitung des DBP werden verschiedene Studien durchgeführt, insbesondere was die Mobilität anbelangt.

### 3. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Der Sektor soll im Rahmen der Revision des Ortsplans von Chénens überarbeitet werden, im Einzelnen mittels eines DBP. Es müssen verschiedene Änderungen vorgesehen werden, um das Problem der Überdimensionierung zu lösen.

Für die Mobilität muss ein Gesamtkonzept erarbeitet werden, das alle Transportmittel berücksichtigt.

Die Gestaltung der Arbeitszone als regionale Arbeitszone ist Aufgabe der Region mittels dem regionalen Richtplan.



## P0708

## Überdeckung Chamblieux

## STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

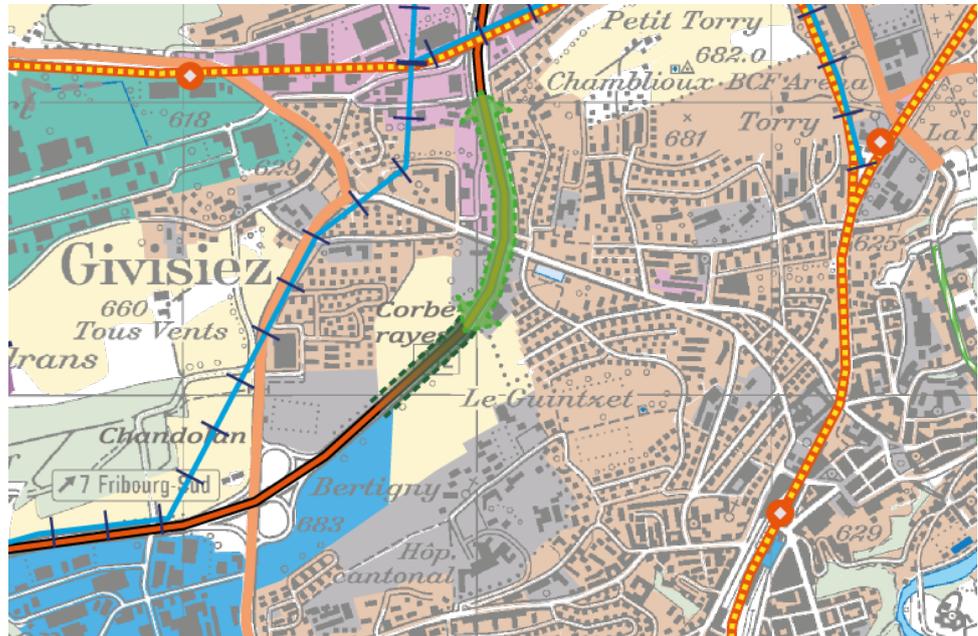
## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Lärmschutz

Verdichtung und Aufwertung

Motorisiertwer Individualverkehr

Kombinierte Mobilität



➡ Streckenführung Projektvariante 1000 Meter    ➡ Streckenführung Projektvariante 1400 Meter

## GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Fribourg

Givisiez

Granges-Paccot

Villars-sur-Glâne

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Fribourg

TPF

ASTRA

BAV

SBB

## 1. Projektbeschreibung

Aktuell ist die Autobahn A12 eine visuelle und akustische Barriere sowie ein physischer und funktioneller Bruch, der im Sektor Chamblieux eine zusammenhängende räumliche Entwicklung verhindert. Dieser Sektor liegt auf der Grenze der Gemeinden Givisiez, Freiburg, Granges-Paccot und Villars-sur-Glâne. Die Überdeckung der Autobahn ist eine Lösung für den Entwurf eines neuen nachhaltigen Stadtquartiers, wie es in der Agglomeration Freiburg sinnvoll ist. Das Quartier sollte gemischt, dicht sein und die öffentlichen Räume pflegen. Zudem ermöglicht die Überdeckung die Verbindung der dicht besiedelten Sektoren der Agglomeration und, im Fall der Variante mit 1400 m Länge, die Erstellung neuer (dicht besiedelter Sektoren). Die Organisation des Transports wird erneut analysiert, um die ÖV-Anschlussmöglichkeiten zu optimieren und attraktive Langsamverkehrsanlagen zu gewährleisten (Massnahme 20.9 des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (AP2), mitfinanziert vom Bund). Die Option der Entwicklung einer urbanen Luftseilbahn wird ebenfalls in diesem Rahmen untersucht.

Bei der Abstimmung vom 17. März 2015 hat der Grosse Rat den Auftrag zur Wiederaufnahme des Projekts einer 620 m langen Überdeckung in diesem Sektor einstimmig befürwortet. Er ist der Ansicht, dass die Ansiedlung von Lärmschutzwänden für eine schnell wachsende Agglomeration keine moderne Lösung mehr darstellt. Zusätzlich zur relativen Wirksamkeit gegen den Lärm entstellen diese Wände die Landschaft und werten die benachbarten Flächen ab.

Die bereits im AP2 vorgestellte Überdeckung der A12 ist Gegenstand einer Massnahme im Agglomerationsprogramm der 3. Generation.

## 2. Begründung des Standortes

Zunächst wurden zwei Varianten mit unterschiedlichen Überdeckungslängen vorgeschlagen: 600 oder 1'000 m. Anschliessend wurde die 600 m lange Variante fallengelassen, während eine Variante von über 1'000 m dazukam. Diese erweitert die 1'000 m lange Variante auf das Gebiet der Gemeinde Villars-sur-Glâne, auf einer noch zu präzisierenden Länge in Richtung des Autobahnanschlusses Freiburg-Süd/Zentrum.

Die Machbarkeit des Projekts rechtfertigt sich einerseits durch die Wertsteigerung der Grundstücke auf beiden Seiten der Überdeckung und andererseits durch das Potenzial der neuen Vernetzungen an den neuralgischen Punkten der Agglomeration.

## 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Eine Durchgangslinie der SBB, deren Möglichkeiten zur Verkabelung mit einer neuen Strecke limitiert sind, findet sich heute entlang der Autobahn.

## 5. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Im Dezember 2017 trafen das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und der Kanton eine Vereinbarung. Der Kanton ist der Träger des Bauprojektes des gedeckten Abschnitts, dessen Bestandteil die Überdeckung ist, namentlich der Tunnel, welcher als Trennwand überhalb und seitlich der Nationalstrasse fungiert. Nach Abschluss des Projektes geht die Anlage in den Besitz des Bundes über. Der Bund verpflichtet sich, diesem Projekt den Betrag zuzuweisen, den er ursprünglich für die Lärmschutzwände eingeplant hatte.

Das ASTRA:

- › ermöglicht die Realisierung, indem es die Autobahnfläche zur Verfügung stellt;
- › delegiert die Zuständigkeit für die Realisierung der Überdeckung an den Kanton, um die verschiedenen Verfahren zu vereinfachen;
- › genehmigt die technischen Aspekte, welche die Sicherheit und den Verkehrsfluss der Autobahn während des Baus und des Betriebs gewährleisten.

Die Einzonung der Fläche auf der Autobahnüberdeckung kann mit dem Einverständnis der Gemeinden im Rahmen eines kantonalen Nutzungsplans durchgeführt werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt des Projekts kann direkt auf dem überdeckten Abschnitt der Autobahn kein Gebäude gebaut werden. Die Bauindexe werden eingetragen.

Die nächsten Schritte sind die Folgenden:

- › Abschluss der Vereinbarungen zwischen den verschiedenen Partnern (Gemeinden, usw.);
- › Grundsatzentscheid des Staatsrats;
- › Studienkredit Antrag beim Grossen Rat;
- › Projekt- und städtebauliche Konzeptstudien;
- › Legalisierungsverfahren;
- › Kreditantrag für die Realisierung der Arbeiten.



## P0709

# Verdichtung und Aufwertung der Agy-Ebene

## STAND DER KOORDINATION

Zwischenergebnis

## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Verdichtung und Aufwertung

Kombinierte Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

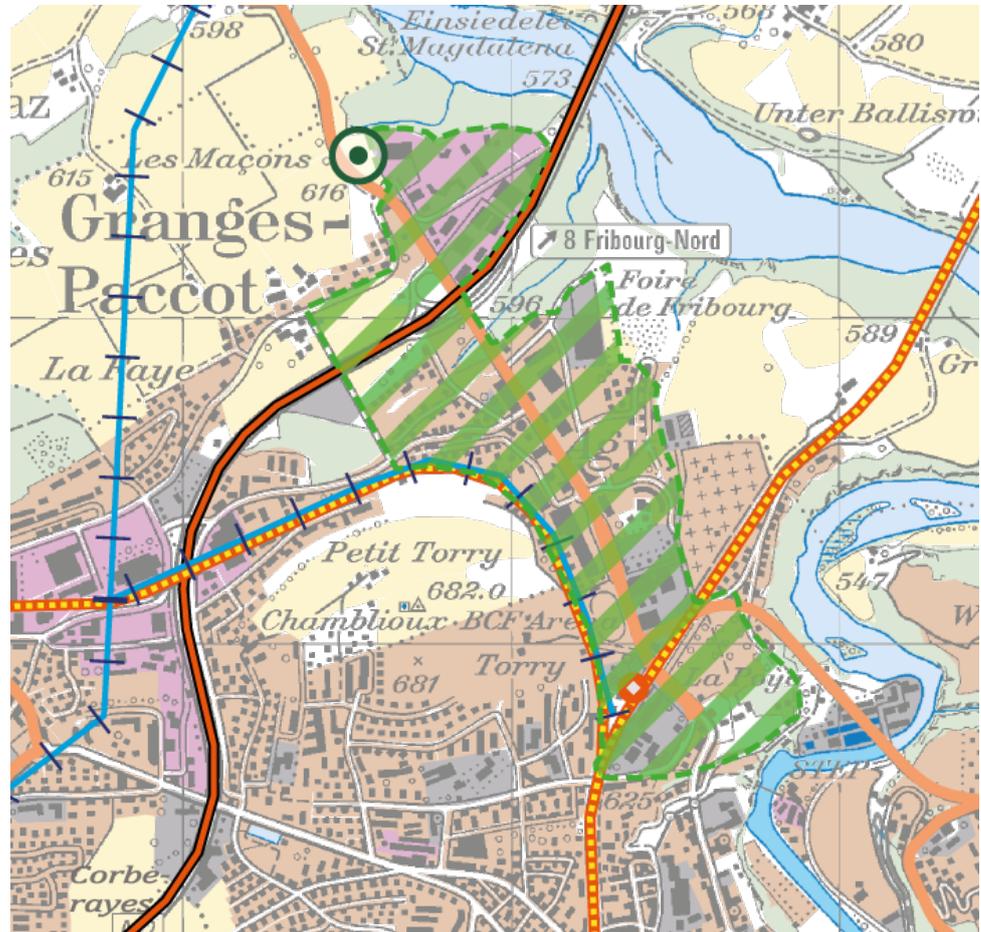
Grosse Verkehrserzeuger

Militäranlagen

## GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Freiburg

Granges-Paccot



▨▨▨▨ Strategische Agglomerationsstandort  
Perimeter

⊙ Verlegung des P+R

## 1. Projektbeschreibung

Der strategische Agglomerationsstandort «Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg» liegt im Norden der Stadt Freiburg und auf dem Gebiet der Gemeinden Granges-Paccot und Freiburg. Dieser Sektor, in einzigartiger Lage zwischen zwei grossen offenen Räumen (Petit Torry und Grandfey-Saane), ist äusserst gut erschlossen mit einem direkten Anschluss zur Autobahn A12 wie auch mit der Bahn, über eine bestehende und eine zweite geplante Bahnhaltestelle.

Die Murtenstrasse (Kantonsstrassenachse), welche die Agy-Ebene quert, erfüllt die dreifache Funktion einer Einfallstrasse, einer Ringstrasse und einer Zufahrtsstrasse, die kommerzielle Aktivitäten und verschiedene Infrastrukturen (Autobahnanschluss, Forum Fribourg, strukturierende Sportanlagen usw.) von regionaler und kantonaler Bedeutung verbindet.

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Agglomeration Freiburg

Kanton Freiburg

ASTRA

VBS

ArmaSuisse

In Anbetracht des Potenzials des Standorts besteht das Projekt darin, mit Massnahmen für die Aufwertung, Restrukturierung und Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets ein gemischtes Quartier mit stark urbanem Charakter zu schaffen.

Das Quartier wird entlang eines Boulevards und einem engmaschigen Netz von öffentlichen Räumen organisiert und soll mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot erschlossen werden. Die Verwirklichung der verschiedenen Bauten und öffentlichen Anlagen muss einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität genügen sowie bequeme Verbindungen für den Langsamverkehr im Sektor bieten und die spezifischen Bedürfnisse für die Organisation von Grossanlässen erfüllen.

## Stand der Arbeiten

In 2006 wurde ein interkommunaler Richtplan für die Agy-Ebene ausgearbeitet. Dieser behandelt hauptsächlich den Verkehr, das Parkieren, die öffentlichen Verkehrsmittel und die Anlagen.

Sowohl das Agglomerationsprogramm Freiburg der zweiten als auch der dritten Generation (AP2 und AP3) haben den Sektor «Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg» als strategischen Agglomerationsstandort definiert.

Die Gemeinde Granges-Paccot gab in 2014 eine Studie in Auftrag, deren Hauptziel darin bestand, ein neues hochwertiges Siedlungskonzept für die Agy-Ebene auszuarbeiten. Die Ergebnisse des Studienauftrags müssen für deren Umsetzung noch in die Ortsplanung (Detailbebauungsplan) überführt werden.

Auch die Stadt Freiburg identifiziert diesen Sektor mit den Sportanlagen und deren künftigen Entwicklung als strategisch.

Der Kanton ist im Besonderen durch diesen Sektor berührt, aufgrund der vorhandenen kantonalen Transportinfrastruktur und des gesamtheitlichen Mobilitätsmanagements, das längerfristig zu gewährleisten ist.

Sämtliche Akteure kommen zusammen im Rahmen des strategischen Ausschusses für die Agy-Ebene, der nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke eingerichtet wurde.

Im Übrigen ist die Kaserne La Poya, die gegenwärtig von der Armee genutzt wird und nicht den Bestimmungen des RPG unterstellt ist, ein Areal, welches im Eigentum des Kantons ist und dessen künftige Zweckbestimmung, sowie dies möglich ist, gesamtseitlich geprüft werden muss. Ein strategischer Ausschuss für die Überlegungen in diesem Zusammenhang wurde bereits gebildet.

Die Überlegungen zu diesem Sektor müssen zwischen den beiden betroffenen Gemeinden, der Agglomeration und dem Kanton koordiniert werden. Es ist notwendig, einen Gesamtüberblick über einen grossen Perimeter zu haben, damit die verschiedenen Etappen für die Verwirklichung der Verdichtung und der Aufwertung unabhängig von der Behörde, die für die Verwirklichung der Massnahmen zuständig ist, untereinander abgestimmt werden.

## Begründung des Standortes

Die Stärken des Standorts sind:

- › Grundeigentum des Kantons mit bedeutendem Entwicklungspotenzial (Standort der Kaserne La Poya);
- › bedeutende und sehr gut besuchte Sportanlagen;
- › im Agglomerationsprogramm Freiburg als strategischer Agglomerationsstandort definiert;
- › gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, die weiter ausgebaut werden soll;
- › Erschliessung über den Autobahnanschluss der A12, die Bern mit Vevey verbindet.

## Zu berücksichtigende Beschränkungen

Folgende grössere Beschränkungen wurden festgestellt:

- › Identifizierung, Mobilisierung und Koordination einer Vielzahl von öffentlichen und privaten Akteuren;
- › Mögliche Umsiedlung von bestehenden Tätigkeiten und Unternehmen;
- › Koordination der Entwicklung der Siedlungsprojekte vor deren Ausarbeitung;
- › Koordination mit dem Versetzen der Hochspannungsleitungen der SBB;
- › Vorhandensein eines unverbaubaren Standorts, der im ISOS eingetragen ist (Park und Schloss La Poya), eines Wegs, der im IVS eingetragen ist, eines geschützten Gebäudes und eines archäologischen Perimeters, weshalb vorhergehende Erhebungen und Ausgrabungen nötig sein können;
- › Überprüfung, ob Berücksichtigung des ISOS nötig ist;
- › Die Ergänzung der benutzbaren Parkplätze zur Verwaltung der Spitzen, die durch besondere Anlässe verursacht werden, ist zu erhöhen.

## Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Angesichts des Umfangs des Projekts sowie der Aufwertung und Umstrukturierung des Siedlungsgebiets, die damit einhergehen, scheint die freiwillige Ausarbeitung

eines Rahmendetailbebauungsplans (Rahmen-DBP) besonders empfehlenswert und für die Besonderheiten dieses Standorts angebracht zu sein. Sein Gebrauch würde zahlreiche Vorteile bieten, zum Beispiel eine einfachere Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren, die Durchführung von ergänzenden Studien, eine optimale zeitliche Staffelung der Arbeiten, eine kohärente Ausgestaltung der öffentlichen Räume, eine optimale Verwaltung der Übergangs- und Mobilitätsräume oder auch eine bessere Integration des Standorts in die Agglomeration. Es wurde allerdings noch keine Entscheidung über eine allfällige Ausarbeitung eines Rahmen-DBP gefällt. Es bestünde auch die Möglichkeit, die üblichen Instrumente der Ortsplanung zu nutzen, sofern die Koordination zwischen den verschiedenen Etappen der Projektverwirklichung gewährleistet ist.

In Anbetracht der Einbindung des Kantons, kommt auch das Verfahren für die Erstellung eines kantonalen Nutzungsplans in Frage.

**P0801**

# Regionales Sportzentrum von Estavayer-le-Lac

**STAND DER KOORDINATION**

Vororientierung

**DAMIT VERBUNDENES THEMA**

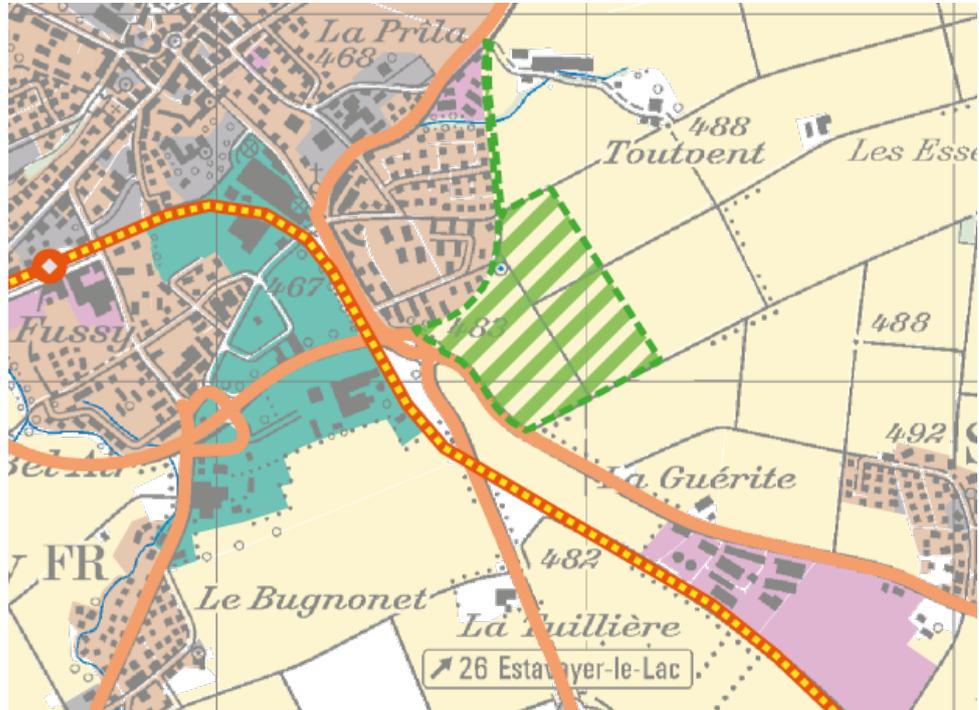
Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

**GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST**

Estavayer

**ANDERE BETROFFENE STELLE**

COREB



Projektperimeter

## 1. Projektbeschreibung

Die Region von Estavayer verfügt über ein vielfältiges Angebot an Sportanlagen von lokaler oder mikrolokaler Bedeutung. Es fehlen aber Sportanlagen von regionaler Bedeutung. Um diese Lücke zu schliessen, will die Gemeinde Estavayer ein regionales Sportzentrum einrichten. Im jetzigen Stadium besteht das Projekt aus Infrastrukturen, die verschiedene Haupt- und Randsportarten aufnehmen können. Fussball, Tennis, aber auch Inline Hockey sind einige Beispiele.

Parallel zur Entwicklung eines vielfältigen Sportangebots sieht das Projekt einen Park und eine Grünpromenade entlang der Stadt von Estavayer-le-Lac vor, genannt «Parc des Limites». Damit soll die Verdichtung des Siedlungsgebiets begleitet und das Gebiet strikt eingegrenzt werden, indem es langfristig sichtbar gemacht wird.

Die Gemeinde Estavayer will auf diese Weise ihre regionale Identität und ihren Beitrag zur Förderung der sportlichen Aktivitäten stärken, währenddem der Biodiversität, dem Erholungswert und der Stärkung der biologischen Funktionen des Standorts besonders Rechnung getragen wird.

D

## 2. Begründung des Standorts

Zurzeit gibt es zwei Standorte in Estavayer-le-Lac, die hauptsächlich dem Sport gewidmet sind. Beide sind an den Ufern gelegen. Wegen des grossen biologischen, landschaftlichen und öffentlichen Werts der Ufer ist kein Ausbau der Sportanlagen denkbar. Im Gegenteil, es müssen bestimmte sportliche Aktivitäten auf der Grundlage des Projekts «Parc des Rives» an einen anderen Ort verlegt werden. Andere Standorte sind für Schulen bestimmt. Sie bieten kleine Räume im Freien zum Zeitvertreib und Turnhallen. Es handelt sich jedoch um Räume geringer Dimension ohne Erweiterungsmöglichkeiten. Die Gemeinden und Dörfer der Region Estavayer sind mit vergleichbaren Schwierigkeiten (keine Entwicklungsmöglichkeiten und neue Bedürfnisse) konfrontiert. Mit anderen Worten, die Entwicklung einer solchen Infrastruktur kann nicht innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete stattfinden.

Die Gemeinde Estavayer hat das Areal «La Maladaire» ausgemacht, das über die Eigenschaften, die für die Verwirklichung solcher Anlagen zweckmässig sind, verfügt. Entsprechend hat sie mit dem Grundeigentümer, der vom Erwerb eines Teils der betreffenden Parzellen betroffen ist, einen Kaufrechtsvertrag abgeschlossen. Die Gemeinde wird infolgedessen alleinige Grundeigentümerin sein. Eine Regionalbuslinie führt am Standort «La Maladaire» vorbei. Die am nächsten gelegene Haltestelle liegt rund 600 m im Süden des Areals. Das Areal ist bereits Teil einer Studie für die Einrichtung eines städtischen Busangebots.

Es wurden andere Standorte mit vergleichbaren Eigenschaften identifiziert. Das Areal «La Maladaire» scheint aber für die Ziele der Gemeinde in den Bereichen sportliche Aktivitäten und Förderung der Biodiversität der geeignetste Standort zu sein. Die detaillierte Begründung dieser Wahl steht aber noch aus. Sie wird im Rahmen der Vorstudien für die Wahl des Standorts verfasst werden.

Im Ortsplan, der in 2015 für die Vorprüfung eingereicht wurde, war ein Sportzentrum im Sektor La Moutonnerie vorgesehen. Das Projekt musste jedoch aus liegenschaftlichen Gründen aufgegeben werden. Es kann jedoch festgestellt werden, dass bereits ein Sportzentrum im Parc des Limites (Sektor La Moutonnerie) vorgesehen war, das die bestehende Bauzone von Estavayer-le-Lac umschliesst und das Siedlungsgebiet erweitert.

## 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Es sind verschiedene Beschränkungen zu berücksichtigen:

- › Inventarisierung als Fruchtfolgefläche der Mehrheit des Areals;
- › Vorhandensein von Bereichen, die im IVS eingetragen sind (historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf ohne Substanz, und historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung);
- › Vorhandensein eines verzeichneten archäologischen Perimeters, weshalb vorausgehende Erhebungen und Ausgrabungen nötig sein können;

- › Nähe zu einer Bahnlinie für den Personen- und Güterverkehr;
- › Sicherstellung des attraktiven und sicheren Zugangs für den Langsamverkehr.

#### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Projekt ist zurzeit Gegenstand einer Vorstudie mittels Mehrfachkriterien, um das Areal, den genauen Standort und die nötigen Flächen zu bestimmen, wobei auf die Mehrfachnutzung, die gemeinsame Nutzung der Flächen und auf Synergien sowie auf den begünstigten Zugang für den Langsamverkehr und ÖV geachtet wird.

Die Einrichtung eines regionalen Sportzentrums wie auch der Ausbau des Parc des Limites sind beide in der Ortsplanung von Estavayer vorgesehen. Beide Vorhaben sollen zudem in den regionalen Richtplan der Broye eingetragen werden. Darüber hinaus wird gleichzeitig mit dem Einzonungsdossier ein Detailbebauungsplan erstellt werden.

Die Koordination zwischen der Entwicklung des Projekts «Centre sportif régional de la Maladaire», des «Parc des Limites» und des «Parc des Rives» ist namentlich im Bereich des Sportangebots sichergestellt.



**P0802**

# Erweiterung Sportanlagen Gurmels

**STAND DER KOORDINATION**

Zwischenergebnis

**DAMIT VERBUNDENES THEMA**

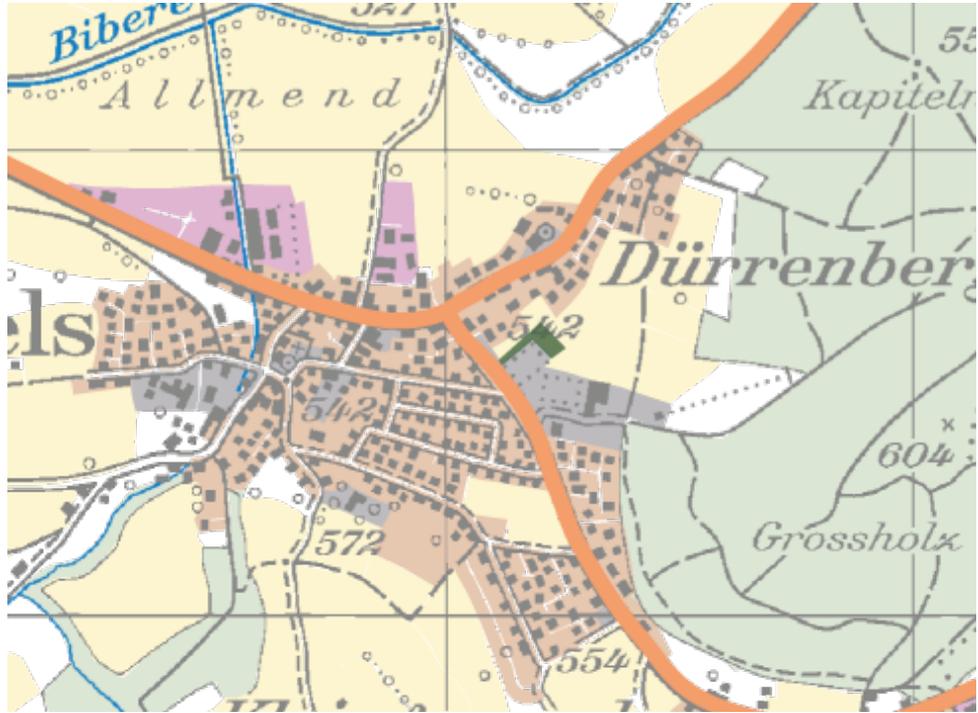
Öffentliche Infrastrukturen

**GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST**

Gurmels

**ANDERE BETROFFENE STELLE**

Verband der Gemeinden des Seebezirks



Erweiterung Sportanlagen

## 1. Projektbeschreibung

Der Verband der Gemeinden des Seebezirks hat in seinem in 2015 genehmigten regionalen Richtplan, zusätzlich zum Regionalzentrum (städtisches Gebiet der Gemeinden Murten, Muntelier, Meyriez und Courgevaux), mit Kerzers, Vully, Courtepin und Gurmels vier interkommunale Zentren bestimmt.

Das Regionalzentrum und die vier interkommunalen Zentren bilden die Schwerpunkte der zukünftigen Siedlungsentwicklung. Sie haben die Aufgabe, in ihrer Teilregion die zentralen Infrastrukturen und Dienstleistungen für die umliegenden Gemeinden anzubieten. Das Massnahmenblatt 1 des regionalen Richtplans See verlangt explizit, dass Infrastrukturanlagen von überörtlicher Bedeutung wie Schulen, Ausbildungszentren oder Sportanlagen grundsätzlich in einem der fünf Zentren realisiert werden sollen.

Die Gemeinde Gurmels will mit ihrem Projekt zur Erweiterung der Sportanlagen am Standort Gurmels diese regionale Vorgabe umsetzen. Die Schulen und der für das Dorf und die ganze Teilregion sehr wichtige Turn- und Sportverein Gurmels (rund 400 Mitglieder, davon über 300 Jugendliche unter 18 Jahren) mit einer eigenen Leichtathletikgruppe sind für die Ausübung ihrer Aktivitäten auf die Erweiterung der bestehenden Sportanlagen mit einer Tartanbahn sowie einer Weitsprung- und Kugelstossanlage angewiesen. Wenn die Zentrumsgemeinde Gurmels mit rund 5'000 Ein-

wohnerinnen und Einwohnern weiterhin attraktiv bleiben will, muss sie die entsprechenden Infrastrukturen bieten können.

## 2. Begründung des Standortes

Raumplanerische Abklärungen haben gezeigt, dass für die Realisierung des Vorhabens einzig ein Standort bei der Dreifach-Turnhalle in Frage kommt. Die Gemeinde hat daraufhin in Zusammenarbeit mit dem von der Erweiterung betroffenen Grundeigentümer ein Projekt erarbeitet, welches als Kompensation für die Landabtretung zugunsten der Erweiterung der Sportanlagen in der unmittelbaren Nachbarschaft die Einzonung von Bauland in die Wohnzone vorsieht. Die benötigten Änderungen des Zonennutzungsplans wurden in die laufende Ortsplanungsrevision integriert.

## 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die Einzonungen betreffen Fruchtfolgeflächen.

Es muss sichergestellt werden, dass die Anlage für den Langsamverkehr attraktiv und sicher erreichbar ist.

Das Projekt tangiert einen archäologischen Perimeter, welcher gegebenenfalls erhoben oder untersucht wird.

Ein Mobilitätskonzept, namentlich der Zugang des Langsamverkehrs zu den Sportanlagen, ist zu erstellen.

## 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Nachweis, dass die Erweiterung der Sportanlagen im interkommunalen Zentrum Gurmels einem, aus Sicht des Kantons, wichtigen Ziel entspricht und ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann.

Nachweis, dass die bestehende Zone von allgemeinem Interesse wie auch die zusätzlich beanspruchten Flächen nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden.

Nachweis, dass die beanspruchten Fruchtfolgeflächen quantitativ kompensiert werden können.

Ausarbeitung eines Konzepts zur Förderung des Langsamverkehrs und ÖV.

Durchführung des restlichen Planerlassverfahrens mit öffentlicher Auflage, Beschluss des Gemeinderates und Genehmigung durch den Kanton.

**P0803**

# Museum für zeitgenössische Kunst (MAC) Middel

**STAND DER KOORDINATION**

Zwischenergebnis

**DAMIT VERBUNDENES THEMA**

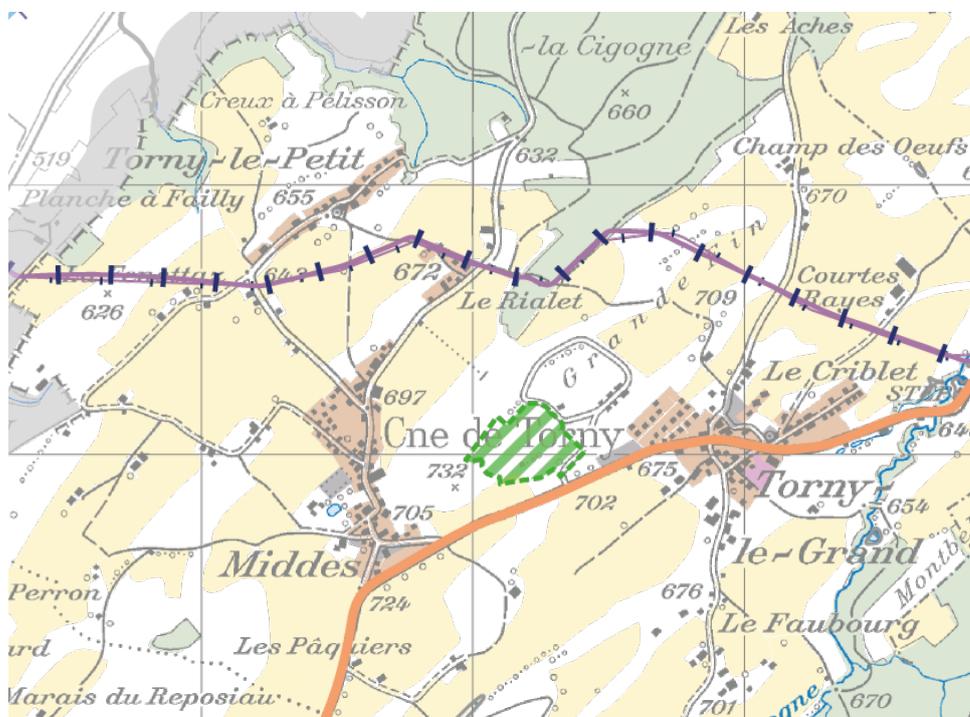
Ansiedlung von Tourismus- und Freizeitanlagen

**GEMEINDE, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST**

Torny

**ANDERE BETROFFENE STELLE**

Région Glâne-Veveyse



ZZZ Projektperimeter

## 1. Projektbeschreibung

Das Projekt MAC Middel befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Torny, im Sektor Middel und hat zum Ziel, das Gelände und die Gebäude, welche früher vom Militär verwendet wurden, in einen Standort mit einem Museum und einem Park mit Skulpturen und Kunstwerken umzubauen. Die gesamte Fläche beträgt 80'000m<sup>2</sup>. Die vorhandenen Bauten sind keine schützenswerten Gebäude.

## 2. Begründung des Standortes

Der Standort wurde insbesondere aufgrund der 360° Rundumsicht mit Blick auf die schweizerische Landschaft gewählt. Zudem wurde das Gelände, welches früher im Besitz der ArmaSuisse war, dem Kanton Freiburg übertragen. Dieser wird den Besitz dieses Geländes an die Fondation Leschot weitergeben, sobald das Projekt konkreter wird.

## 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

› Gewässer: Beim Bau muss beachtet werden, dass das Gebiet in einer Gewässer-

schutzzone liegt und dies zu Einschränkungen bei der Projektplanung führen kann.

- 
- › Kulturerbe: Die Dörfer «Torny-le-Petit», «Torny-le-Grand» und «Middel» sind im Inventar für schützenswerte Ortsbilder der Schweiz eingetragen. Durch die Änderung des Ortsplans (OP), welche aufgrund dieses Projektes vorgenommen werden muss, ist zu berücksichtigen, dass die freie Sicht von diesen Dörfern bis zum Standort geschützt wird. Zudem dürfen die Gebäude die maximale Höhe von 743m mit einer Neigung von  $-1^\circ$  bezüglich des MALS+ (Radar) nicht überschreiten.
- 
- › Öffentlicher Verkehr (ÖV): Für ein Projekt dieser Art (Museum und Park) sowie entsprechend dem Beschluss D 2.9.1 des kantonalen Verkehrsplans wird eine Anbindung an den ÖV oder den Langsamverkehr bevorzugt. Im Umkreis des zu realisierenden Projektes befinden sich heute zwei Haltestellen (Middel und Torny) der Postautolinie 462 Rosé-Romont. Von diesen existiert aber kein gesicherter Fussweg zum Gebiet des Projektes und die Haltestellen befinden sich zu weit weg. Aus diesem Grund ist auf der Kantonsstrasse eine zusätzliche Haltestelle zu planen, welche direkt in der Nähe des Projektes zu liegen käme. Auf der Linie 462 existieren während der Woche momentan ungefähr 20 Fahrten, am Wochenende nur 6 Fahrten pro Tag. Dies scheint für ein Tourismusprojekt zu wenig. Deshalb wäre eine Verbesserung der Anbindungen an den ÖV am Wochenende in Betracht zu ziehen. Die Haltestelle Rosé der Buslinie 462 ist jedoch mit dem Netz des Regionalexpresses erschlossen.

#### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Planung des Projektes im OP.
- › Sicherstellung der Erschliessung mit dem ÖV.
- › Einreichung der entsprechenden Baubewilligungsgesuche.

P0901

# Hochwasserschutz und Revitalisierung der Kleinen Glane

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENES THEMA

Wasserbau und Unterhalt der Fliess- und stehenden Gewässer

## GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Vallon

Missy (VD)

Saint-Aubin

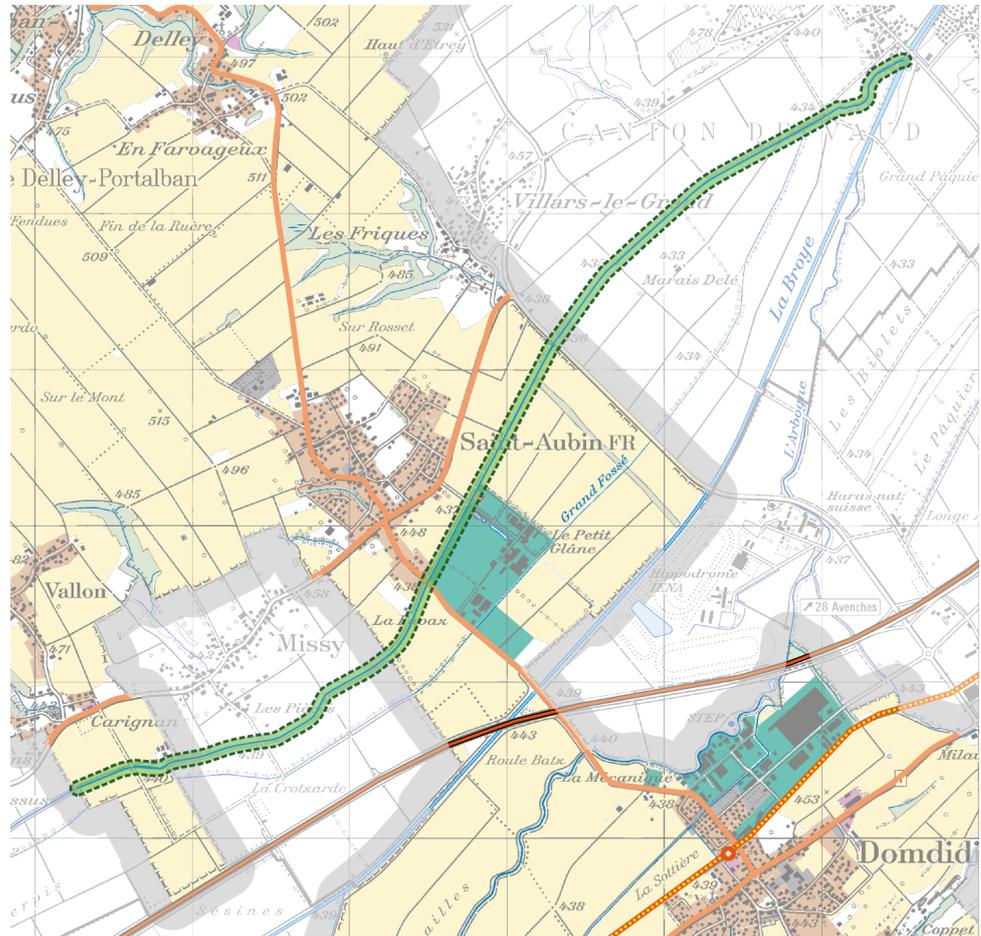
Vully-les-Lacs (VD)

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

COREB

Kanton VD

BAFU



 Streckenabschnitt des betroffenen Fliessgewässers

## 1. Projektbeschreibung

Die Kleine Glane ist ein Zufluss der Broye mit einer Gesamtlänge von 33 km, wovon 7.3 km Teil eines Revitalisierungs- und Hochwasserschutzprojektes sind, das sich aktuell in der Vorprojekt-Phase befindet. Es handelt sich um ein Fliessgewässer, das für die Revitalisierung als prioritär eingestuft und bei dem der Nutzen als hoch eingeschätzt wurde.

Gemäss der Planung der Revitalisierungen wird dieses Projekt in der Programmvereinbarung 2016-2019 als Einzelprojekt aufgeführt. Dies bedeutet, dass es Gegenstand eines individuellen Subventionsentscheides des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) ist, welches über die Höhe des Subventionsbeitrags und die einzuhaltenden Anforderungen entscheidet.

Es wurden vier Varianten analysiert. Die Variante V3 «Raumziel Biodiversität» wurde ausgewählt. Diese Variante ermöglicht einen idealen Kompromiss zwischen der

«Förderung der Biodiversität» gemäss BAFU und der Beanspruchung von Landwirtschaftsland, das als Fruchtfolgeflächen (FFF) ausgewiesen ist.

Die angestrebten Ziele sind die Verbesserung der Qualität der Flussufer, Variierung des Flussbetts, Wiederherstellung einer natürlichen Dynamik des Fließgewässers, Verbindung der Biotope untereinander und Sicherstellung des Hochwasserschutzes.

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Potenzielle Konflikte betreffen das Landwirtschaftsland, darunter auch FFF. Diese befinden sich in den Sektoren Chaffard, Favaz und Pré aux Porcs. Der Verlust der FFF wird für das gesamte Projekt auf 7.5 ha geschätzt, wovon 3.3 ha im Kanton Freiburg liegen. Dieser Verlust entspricht dem effektiven geschätzten Maximalverlust für dieses Projekt. Es ist die höchstmögliche Milderung der Einflüsse auf FFF vorzusehen.

Zwei archäologische Schutzperimeter sind betroffen.

### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das BAFU wurde für eine Stellungnahme zum Vorprojekt konsultiert.

Das Amt für Landwirtschaft, das Amt für Natur und Landschaft, das Amt für Wald, Wild und Fischerei und das Amt für Archäologie wurden konsultiert.

Die Federführung des Projekts wird von den Kantonen Waadt und Freiburg gemeinsam übernommen.

Für dieses Projekt braucht es keine Umweltverträglichkeitsprüfung. Ein Planungsverfahren (Änderung der Ortsplanung) wird nötig sein, falls es sich über den Gewässerraum hinaus ausdehnt.

Gemäss dem kantonalen Gewässergesetz, folgt das Projekt auch einem Baubewilligungsverfahren.

Das Projekt muss im Richtplan des Einzugsgebiets aufgeführt und in richtungweisender Form in den Gemeinderichtplan aufgenommen werden.

## P0902

## Revitalisierung der Biorde

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENES THEMA

Wasserbau und Unterhalt der Fliess- und stehenden Gewässer

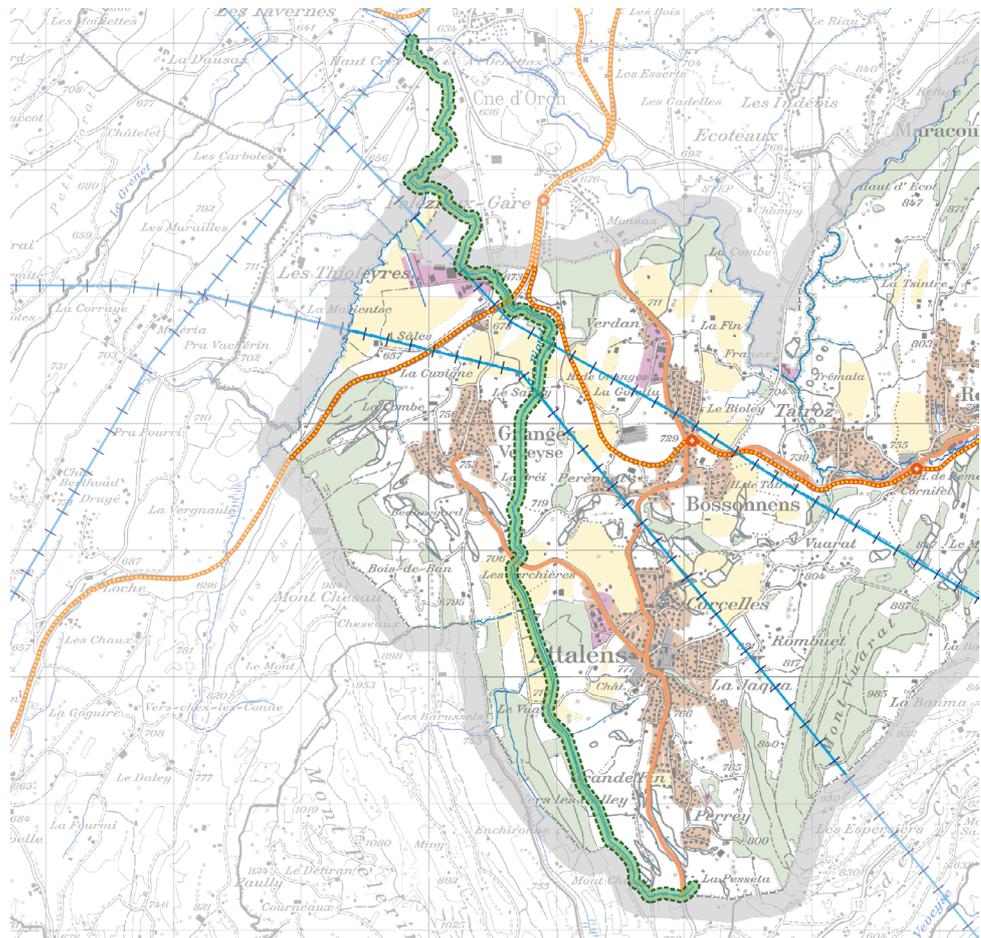
## GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Attalens

Bossonnens

Granges (Vivisbach)

Oron (VD)



 Streckenabschnitt des betroffenen Fliessgewässers

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Région Glâne-Veveyse

VOG

der Kanton VD (Oron)

BAFU

## 1. Projektbeschreibung

Die Biorde ist ein Zufluss der Broye mit einer Gesamtlänge von 9 km, wovon 4.2 km Teil eines Revitalisierungsprojekts sind, das sich noch in der Vorprojekt-Phase befindet. Es handelt sich dabei um ein Fliessgewässer, das für die Revitalisierung als prioritär eingestuft und bei dem der Nutzen als hoch eingeschätzt wurde.

Gemäss der Planung der Revitalisierungen wird dieses Projekt in der Programmvereinbarung 2016-2019 als Einzelprojekt aufgeführt. Dies bedeutet, dass es Gegenstand eines individuellen Subventionsentscheids des Bundesamts für Umwelt (BAFU) ist, das über die Höhe des Subventionsbeitrags und die einzuhaltenden Anforderungen entscheidet.

Die Federführung dieses Projekts liegt bei der Gruppe Biorde der «Association intercommunale des eaux usées de la Haute-Broye» (VOG), zu dem die Gemeinden am Standort des Projekts gehören, sowie die im Kanton Waadt gelegene Gemeinde Oron.

Für dieses Vorprojekt bestanden mehrere verschiedene Varianten. Die von den Gemeinden ausgewählte Version bietet den höchsten Mehrwert aus ökologischer Sicht sowie das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Die angestrebten Ziele sind die Ausdolung des Flusses, Umgestaltung der Einmündungen, Beseitigung von Eindämmungen und Hindernissen für die Fischwanderung, Verbesserung der Qualität der Flussufer, Variierung des Flussbetts, Entgegenwirken bei der Verlandungsproblematik und Sicherstellung des Hochwasserschutzes.

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die möglichen Auswirkungen auf den Raum betreffen namentlich das Landwirtschaftsland, darunter Fruchtfolgeflächen (FFF). Diese liegen in den Bereichen Vua, Grosses Moos, Verchières und Grands Prés. Weniger als ein Drittel der Strecke des Fliessgewässers liegt auf FFF. Die Auswirkungen des Projekts auf die FFFF werden auf 2 ha geschätzt. Es ist die höchstmögliche Milderung der Einflüsse auf FFF vorzusehen.

Zwei archäologische Schutzperimeter sind betroffen.

Das Vorhandensein der VOG-Sammelstelle in der Nähe des Fliessgewässers wurde als Beschränkung im Projekt berücksichtigt.

Die Synergie zwischen den landwirtschaftlichen Interessen (gutes Ackerbauland, drainierte Flächen) und den ökologischen Interessen wird berücksichtigt, namentlich über die Instrumente zur Bodenverbesserung.

Das BAFU wurde für eine Stellungnahme zum Vorprojekt konsultiert, ebenso wie das Amt für Landwirtschaft, das Amt für Natur und Landschaft und das Amt für Wald, Wild und Fischerei.

Auf Ebene der Sanierung der freien Fischwanderung ist für das bei Les Verchières gelegene Werk eine Koordination erforderlich.

### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Amt für Archäologie wird über das Projekt auf dem Laufenden gehalten und daran beteiligt.

Da sich das Fliessgewässer auf dem Gebiet des Kantons Waadt in natürlichem Zustand befindet, ist keine Koordination mit den entsprechenden Ämtern notwendig. Der Kanton wird jedoch am Projekt beteiligt und über die Fortschritte des Projekts auf Freiburger Seite informiert.

Für dieses Projekt braucht es keine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das angewandte Verfahren entspricht demjenigen für Baubewilligungen gemäss kantonalem Gewässergesetz.

Das Projekt muss im Richtplan des Einzugsgebiets aufgeführt und in richtungweisender Form in den Gemeinderichtplan aufgenommen werden.



P0903

# Gewässerentwicklungskonzept (GEK Sense 21)

## STAND DER KOORDINATION

Festsetzung

## DAMIT VERBUNDENES THEMA

Wasserbau und Unterhalt der Fliess- und stehenden Gewässer

## GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Bösingen

Wünnewil-Flamatt

Ueberstorf

Laupen (BE)

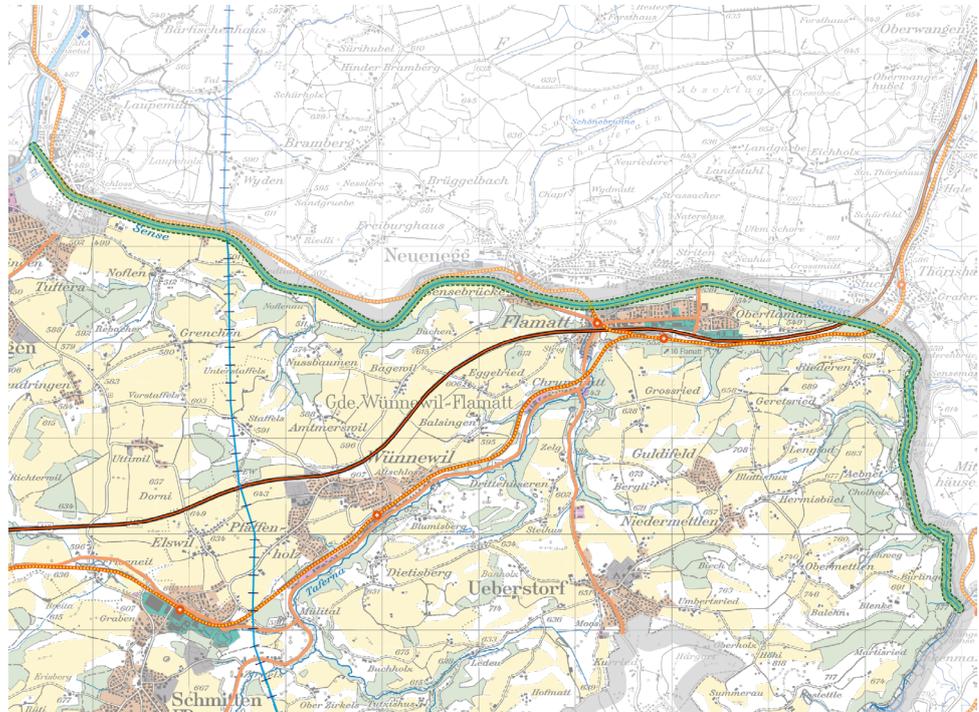
Neuenegg (BE)

Köniz (BE).

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Bundesamt für Umwelt

Gemeindeverband  
Region Sense



 Streckenabschnitt des betroffenen Fliessgewässers

## 1. Projektbeschreibung

Die Sense hat eine Gesamtlänge von 36 km. Rund 10 km des Senseunterlaufs gehören zu einem Gewässerentwicklungskonzept (GEK Sense 21). Dieses Konzept umfasst sowohl den Hochwasserschutz und die Revitalisierung der Fliessgewässer wie auch die landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzung der Uferzonen sowie die Freizeit- und Naherholungsfunktion.

Ein grosser Teil des Abschnitts wurde in der kantonalen Planung für die Revitalisierung als prioritär eingestuft und dessen Nutzen als hoch eingeschätzt.

Das allgemeine Ziel verfolgt eine koordinierte Bewirtschaftung des interkantonalen Fliessgewässers. Zu diesem Zweck haben die betroffenen zwei Kantone und sechs Gemeinden in 2015 im Rahmen eines partizipativen Vorgehens eine gemeinsame Vision für die Bewirtschaftung des interkantonalen Fliessgewässers festgelegt. An diesem Projekt haben die Bevölkerung, die interessierten Institutionen und Organisationen sowie die kantonalen Stellen und das Bundesamt für Umwelt mitgewirkt. Nun gilt es, die Ergebnisse dieser Arbeit nachhaltig zu sichern, indem das gemeinsame Konzept in die behördenverbindlichen Richtpläne übertragen wird.

D

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Die potenziellen Konflikte betreffen die Wälder sowie das Landwirtschaftsland, darunter auch Fruchtfolgeflächen (FFF). Diese liegen in den Sektoren Noflenmaten, Noflenau und Sensebrücke. Weniger als ein Zehntel des Fliessgewässers verläuft durch FFF. Die Auswirkungen des Konzepts auf FFF belaufen sich im Kanton Freiburg auf 3.3 bis 5.3 ha. Bei den Wäldern wirkt sich das Konzept auf 24.3 bis 28.8 ha aus. In einer späteren Etappe wird die tatsächlich betroffene Fläche anhand der Projekte näher bestimmt, die sich aus diesem Konzept ergeben werden. Es ist die höchstmögliche Milderung der Einflüsse auf FFF vorzusehen.

### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Die Kantone Bern und Freiburg sowie die Gemeinden der beiden Kantone müssen sich hinsichtlich der Bewirtschaftung der Sense koordinieren.

Das Projekt muss im Richtplan des Einzugsgebiets aufgeführt und in richtungsweisender Form in den Gemeinderichtplänen aufgenommen werden.

Es ist vorgesehen, das gemeinsame Konzept in einen interkommunalen Teilrichtplan für die Freiburger Gemeinden zu übertragen. Es gilt, diesen mit dem entsprechenden Berner Gewässerrichtplan zu koordinieren.

Je nach Art und Tragweite der Projekte ist möglicherweise ein Planungsverfahren (Änderung der Ortsplanung oder Umsetzung eines kantonalen Nutzungsplans) sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Das Projekt untersteht dem Baubewilligungsverfahren.

P0904

# Hochwasserschutz und Revitalisierung des Grossen Mooses

## STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

## DAMIT VERBUNDENES THEMA

Wasserbau und Unterhalt der Fliess- und stehenden Gewässer

## GEMEINDEN, IN WELCHEN DAS PROJEKT GEPLANT IST

Galmiz

Kerzers

Ried bei Kerzers

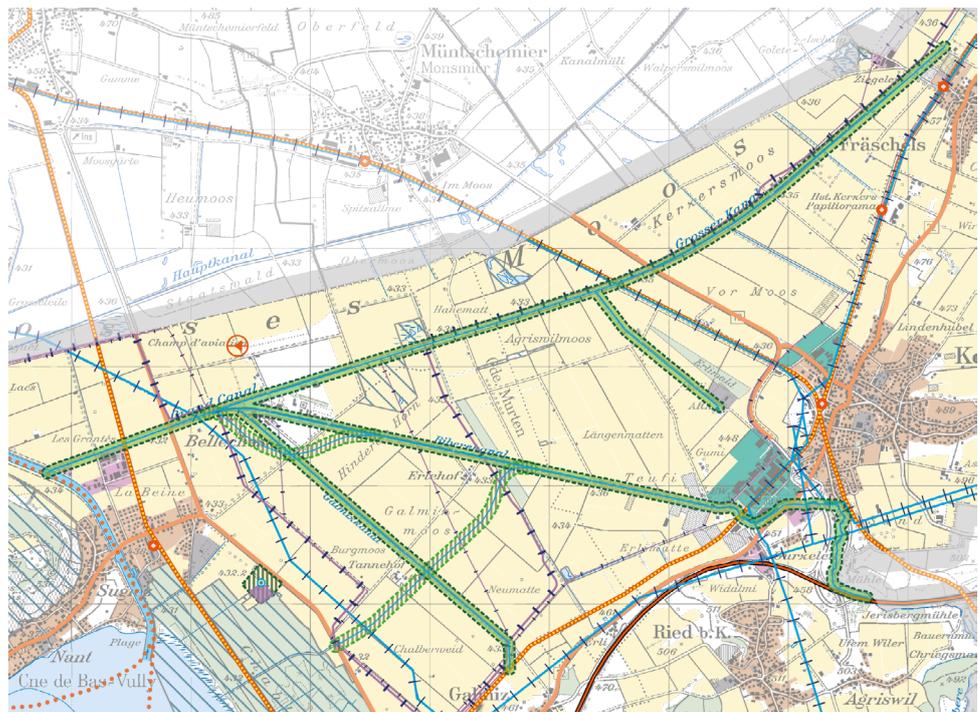
Mont-Vully

Murten

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Kanton Bern



 Streckenabschnitt des betroffenen Fliessgewässers

 Untersuchte Varianten der Revitalisierung

## 1. Projektbeschreibung

Dieses Projekt zum Schutz vor Hochwasser und zur Revitalisierung betrifft sämtliche Fliessgewässer im freiburgischen Grossen Moos, wobei die wichtigsten die Bibera, der Grand Canal, der Galmizkanal und der Erligraben sind. Im Vorprojekt wurde ein Defizit auf Ebene des Hochwasserschutzes und der natürlichen Funktionen der Fliessgewässer festgestellt. Etwa 20 km der Länge des Fliessgewässers sind vom Projekt betroffen, welches sich noch in der Konzeptionsphase befindet.

Die Bauherrschaft wird vom «Wasserbauunternehmen der Bibera im Grossen Moos» sichergestellt, zu dem alle Gemeinden im Einzugsgebiets der Bibera gehören.

Die Ziele sind der Schutz der Bauzonen (darunter namentlich die Strafanstalt) und des Landwirtschaftslands (Gewächshäuser, intensive Bewirtschaftung und Gemüsebau) vor Überschwemmungen aus Fliessgewässern sowie die Revitalisierung von Fliessgewässern, welche ein ökologisches Defizit aufweisen.

Das Projekt ergänzt in vorteilhafter Weise die von der Stiftung Biotopverbund Grosses Moos bereits ausgeführten Revitalisierungsprojekte.

### 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Bei den vom Projekt betroffenen Flächen handelt es sich hauptsächlich um Fruchtfolgeflächen (FFF), Bauzonen und marginal auch um Wald. Die Auswirkung des Projekts auf die FFF wird sich grob geschätzt auf etwa 21 ha belaufen. Allerdings kann der effektive Flächenbedarf beim aktuellen Stand des Projekts noch nicht genau abgeschätzt werden.

Aktuell existieren verschiedene Projektvarianten, namentlich die Revitalisierung der alten Bibera.

Ein Auengebiet von nationaler Bedeutung (Le Chablais) ist von einer der geprüften Varianten betroffen.

Mehrere archäologische Schutzperimeter sind betroffen.

Das Projekt muss mit dem von der Groupe E getragenen Schiffenen-Murten-Projekt koordiniert werden, das sich auf die hydraulische Kapazität der Kanäle auswirken wird.

Eine Koordination mit der Sanierung der freien Fischwanderung ist ebenfalls notwendig.

Das Amt für Archäologie muss beteiligt werden.

### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

Das Bundesamt für Umwelt wird während des gesamten Projekts konsultiert, um die Subventionen des Bundes sicherzustellen.

Die Koordination mit dem Kanton Bern ist sicherzustellen.

Das Projekt muss mit einer Landumlegung koordiniert werden. Meliorationsbauwerke (Wege, Drainagen, Bewässerungsleitungen) müssen verlegt oder in das Projekt integriert werden.

Das Projekt muss in die Richtpläne der betroffenen Gemeinden sowie in die Richtpläne der Einzugsgebiete übertragen werden.

Es muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt und in das Planungsverfahren integriert werden. Die Erstellung eines kantonalen Nutzungsplans ist notwendig.

Gemäss dem kantonalen Gewässergesetz untersteht das Projekt dem Baubewilligungsverfahren.

## P1001

# Zentrum für Gemüseproduktion und –verarbeitung im Seeland

## STAND DER KOORDINATION

Vororientierung

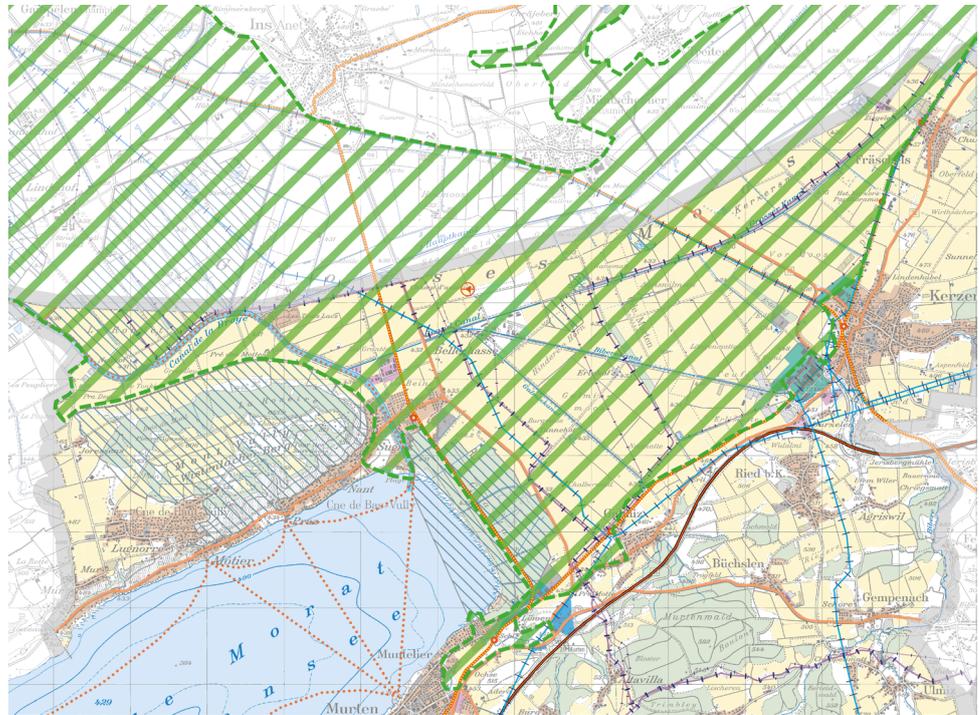
## DAMIT VERBUNDENE THEMEN

Fruchtfolgeflächen

Diversifizierung der Landwirtschaft

## REGION, IN WELCHER DAS PROJEKT GEPLANT IST

Seeland



 Breiter Perimeter Grooses Moos

## ANDERE BETROFFENE STELLEN

Verband der Gemeinden des Seebezirks

Region Seeland Bern

Kanton BE

## 1. Projektbeschreibung

Das Zentrum für Gemüseproduktion und -verarbeitung ist ein Projekt privater Gesellschaften. Es umfasst im Wesentlichen die Errichtung einer Gewächshausanlage für den konventionellen und biologischen Gemüseanbau (bodenabhängige und –unabhängige Produktion sowie Hydrokultur) sowie verschiedene Anlagen/Infrastrukturen, die in Zusammenhang mit der Bewirtschaftung des Standortes von einer Fläche von schätzungsweise 74 bis 100 ha stehen.

Mit 85 bis 90 % der Gesamtfläche ist die Errichtung von Gewächshäusern der Hauptbestandteil des Projekts. Auf der verbleibenden Fläche ist der Bau von Gebäuden und Anlagen vorgesehen, die in Zusammenhang mit dem Betrieb von Gewächshäusern stehen (Behandlung, Verarbeitung, Lieferung, Lagerung, Versand, Vertrieb, Verwaltung, Wasserver- und -entsorgung, Strassenzufahrt und Parkplätze). Ausserdem ist eine Fischzuchtanlage geplant. Vorrangiges Ziel ist, Gemüseprodukte lokal produzieren und vorort verarbeiten zu können und somit die Importe vom Ausland zu begrenzen.

Ein solches Projekt würde folgende Vorteile bieten:

- Steigerung der nationalen Gemüseproduktion;

- › Lokale landwirtschaftliche Produktion, in der Nähe der Verbraucherinnen und Verbraucher;
- › Hinzufügung eines Schweizer Labels zur Produktion;
- › Konzentration der Gemüseproduktion und der damit verbundenen Immissionen;
- › Rationalisierung der Betriebsmodalitäten und der Einrichtungen.

Dieses Projekt erfordert eine Koordination mit dem Kanton Bern, da Gemüsebaubetriebe aus dem Kanton Bern zur Projektträgerschaft gehören. In Abhängigkeit von den Entwicklungen der Rechtsgrundlagen im Bundesrecht ist zudem eine Koordination für die Kompensation der Fruchtfolgeflächen oder die Kompensation der überbauten Flächen erdenklich.

Weil noch keine Zweckmässigkeitsstudie für den Standort des Projekts durchgeführt wurde, ist eine regionale Studie nötig, um den konkreten Ort zu bestimmen, der angesichts des Projektumfangs angebracht ist. Die Studie muss die gesamte Gemüsebauregion abdecken, die das Berner und das Freiburger Seeland umfasst, und auf einer Studie mittels Mehrfachkriterien basieren.

## 2. Begründung des Standortes

Das Seeland spielt seit langer Zeit eine wichtige Rolle in der Gemüseproduktion des Landes. Diese Branche verzeichnet heute in mehreren Regionen der Schweiz ein sehr schnelles Wachstum und einen hohen Grad der Spezialisierung. Das Seeland muss diesem Trend folgen, um sich an den strukturellen Wandel im Bereich der Produktions- und Absatzdynamiken anzupassen. Die Ansiedlung eines innovativen Komplexes für Gemüseanbau im Herzen der bestehenden, zwischen den Kantonen Freiburg und Bern gelegenen Anbauzone, ist wegen der bereits vorhandenen Akteure, Infrastrukturen sowie des bereits existierenden Produktions- und Vertriebsnetzes eindeutig sinnvoll.

## 3. Zu berücksichtigende Beschränkungen

Da sich das Projekt gegenwärtig im Stadium der Vororientierung befindet, ist eine aussagekräftige Einschätzung der Beschränkungen und landschaftlichen, ökologischen kulturellen und territorialen Auswirkungen noch nicht möglich. Diese Fragen müssen im Rahmen der regionalen Zweckmässigkeitsstudie abgeklärt werden.

Die Ausarbeitung der regionalen Studie für den Vergleich von möglichen Standorten wird eine enge Koordination und Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern und dem Bund erfordern.

Laut den Bestimmungen des Bundesrechts ist ein solches Projekt in der Landwirtschaftszone nicht zonenkonform. Deshalb ist eine Spezialzone nach Artikel 18 RPG auszuscheiden und es müssen in diesem Rahmen die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sowie die Ausgleichsmassnahmen für Fruchtfolgeflächen analysiert werden.

Je nach Entwicklung des Bundesrechts ist es denkbar, dass eine vollständige oder teilweise mengenmässige Kompensation für die Bauten nötig ist.

#### 4. Verfahren und weitere Arbeitsschritte

- › Anhörung des Kantons Bern bei allen Phasen der Planung und Verwirklichung des Projekts.
- › Durchführung einer regionalen Studie, um die möglichen Standorte für das Projekt zu bestimmen.
- › Durchführung einer Interessensabwägung.
- › Bestimmung des Projektstandorts.
- › Anpassung des Projektblatts des kantonalen Richtplans.
- › Ausscheidung einer Spezialzone und Erstellung eines/r Umweltverträglichkeitsberichts /-notiz.
- › Erstellung eines Detailbebauungsplans gleichzeitig mit dem Einzonungsdossier und dem ersten Baubewilligungsgesuch.

